

Sammendrag

Universell utforming av transportsystemer for grupper med nedsatt psykisk funksjonsevne

TØI rapport 1615/2018

Forfatter(e): Anja Fleten Nielsen & Kåre Skollerud

Oslo 2018, 25 sider

I denne studien har vi funnet seks forhold som gjør det utfordrende for personer med nedsatt psykisk funksjonsevne å bruke kollektivsystemet slik det er utformet i dag: Trengsel og folkemengder, mangel på informasjon, manglende tilgang på offentlig transport i spredte strøk, ventetid – særlig ved reiser med flere ledd, økonomiske barrierer og manglende forståelse fra personell. Dette samsvarer i stor grad med hva som er funnet i tidligere studier i Storbritannia. Toget oppleves av de fleste informantene som et bedre alternativ enn andre transportmidler. En viktig grunn til dette er økt komfort, mindre trengsel og bedre informasjon. Bilen som transportmiddel trekkes fram av flere av informantene som svært viktig for at de skal kunne reise på lik linje med andre. Dagens forståelse av universell utforming tar i stor grad bare hensyn til personer med fysiske funksjonsnedsettelse. Dette finner vi igjen både i offentlige dokumenter, i den politiske debatten, i forskning på feltet og i behandlingen våre informanter opplever i forhold til tilrettelegging fra offentlige instanser.

Det finnes forskning som viser at personer med psykososiale funksjonsnedsettelse gjør færre reiser enn andre (Mackett 2017). Det viser seg også at dårlig tilgang til offentlig transport leder til sosial isolasjon og forverring av symptomer; mens god tilgang er viktig for rekonvalesens (Mental Health Action Group 2011). I dette prosjektet har vi undersøkt ulike barrierer mennesker med psykiske lidelser møter i transportsystemet, og tiltak som kan settes inn for å få denne gruppen til å bruke transportsystemet i større grad. Vi har også undersøkt hvordan denne gruppen er ivaretatt i strategien om universell utforming.

Nasjonal transportplan 2018-2029 har som mål å arbeide for et universelt utformet transportsystem slik at alle mennesker skal kunne benytte seg av dette. Med universell utforming menes «*utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og spesiell utforming*» (FN-konvensjonen). Vi har valgt å bruke en relasjonell tilnærming til universell utforming, der man ser på samspillet mellom individet, det sosiale og det materielle. Funksjonshemming er da noe som kan oppstå i møtet med transportsystemet, selv om personen ellers fungerer relativt greit. Selv om man har en diagnose som man kanskje ikke kan påvirke rent biologisk, mener vi at det er mulig å tilrettelegge miljøet for personer med psykososiale funksjonsnedsettelse for å øke deres livskvalitet. Dersom reiseopplevelsen blir bedret for denne gruppen kan det bli enklere å gjennomføre reiser, noe som kan føre til økt følelse av mestring og inkludering i samfunnet.

Gjennom 9, kvalitative intervjuer, med personer som har ulike former for nedsatt psykisk funksjonsevne (angst, aspergers, bipolar, depresjon), har vi avdekket seks punkter som gjør det særlig utfordrende for dem å reise. *Trengsel og folkemengder* er et stort hinder for våre informanter. Informantene syntes det er viktig å kunne ha en sitteplass som er avskjermet for å kunne få en mer behagelig opplevelse av reisen, og flere unngår rushtrafikken. *Mangel*

på informasjon går også igjen som en barriere for å kunne gjennomføre reiser. Sanntidssystemer trekkes fram som et tiltak som har bedret situasjonen for en del av informantene, men dette er ikke tilgjengelig i alle deler av landet. *Manglende tilgang på offentlig transport i spredte områder* er også et problem. I områder hvor det er få avganger eller dårlig samkjøring mellom transportmidlene er våre informanter avhengig av å bruke alternative reisemidler som bil eller sykkel. Når man har angst er det ikke sikkert man klarer å komme seg med den første bussen. Om det da ikke kommer noen ny buss før om noen timer, vil det ha store konsekvenser for den reisende. *Ventetid og reiser med flere ledd* oppleves som særlig belastende. Det å bli stående og vente gir ofte økt følelse av angst. Dårlig samkjøring mellom busser og buss til tog oppleves som problematisk. *Økonomiske barrierer* blir også nevnt, flere av informantene blir forhindret i å gjennomføre det antallet reiser de ønsker å gjøre på grunn av slike barrierer. I tillegg er det en del av dem som har fått avslag på tilrettelegging fra offentlige instanser, eller som har lite informasjon om hvilke hjelpemidler som finnes. *Manglende forståelse fra personell* kan også være en grunn til at det er utfordrende å reise for denne gruppen.

Basert på intervjuanalysene har vi laget en oppsummering på 19 praktiske tiltak som bør vurderes for å bedre reiseopplevelsen for mennesker med mentale funksjonsvansker. En del av tiltakene vil også ha positive effekter på reiseopplevelsene for den generelle befolkningen.

-
- Bedre plass per passasjer
- Sitteplasser på stasjonsområder
- Bruk av fungerende sanntidssystemer
- Standard for informasjonsutforming
- Integreerte informasjons- og oppløsninger mellom transportselskapene
- Standard for informasjonsgivning fra sjåfører
- Tilgjengelig personell
- Hyppigere avganger eller alternative løsninger med bil/taxi i rurale områder
- Opplæring av personell i psykisk helse
- 'Beviskort' på krav om ekstra assistanse
- Bedre samkjøring mellom transportmidler
- Økt tidshorisont på billett
- Standardisering av tilretteleggingspraksis
- Forbedret informasjonsspredning om hjelpetjenester
- Øke beløpene på TT-kort
- Like geografiske vilkår på TT-kort
- Honnørkort i bankkortformat
- Økonomisk støtte/kompensasjon til foreningsarbeid og frivillig arbeid

I vår undersøkelse er det lite som tyder på at dagens universelle utforming tar hensyn til behovene til dem med psykiske lidelser. Det teoretiske rammeverket for hvordan man forstår funksjonsnedsettelse passer også til psykiske lidelser, men det som gjøres av praktiske tiltak ivaretar ikke mennesker med mentale utfordringer knyttet til å reise. Dokumenter som Vegdirektoratets sjekklister for vurdering av diverse anlegg i transportsystemet og Kartverkets veileder for tilgjengelighet og universell utforming, fokuserer likevel i stor grad på fysiske funksjonsnedsettelse. Også i forskningen er det stort sett fysiske funksjonsnedsettelse som undersøkes. Vi har i våre litteratursøk funnet svært

lite informasjon om hvordan psykisk syke opplever transportsystemene og hva som skal til for å bedre deres situasjon. Gjennom intervjuene har vi fått konstatert at det er vanskelig å få tilrettelegging fra kommune på psykisk grunnlag. Flere av informantene har fått avslag, eller har måttet kjempe seg til retten for tilrettelegging. Også i den politiske debatten om reduksjon av bilkjøring og overgang til kollektivtransport og gange/sykkel, mangler det fokus på personer som er helt avhengige av bil for å kunne gjennomføre reiser. Dette er særlig viktig for personer med mentale utfordringer, og enkelte av informantene er helt avhengige av å ha bil for å kunne transportere seg rundt. Dersom man ønsker at personer med psykiske og mentale lidelser også skal kunne anvende seg av offentlig transport, er det derfor helt avgjørende at man inkluderer dem når man planlegger for utforming av transportsystemene og finner tiltak som gjør at det blir enklere for dem å bruke disse. I tillegg bør man ta hensyn til at det finnes personer som kanskje aldri vil være i stand til å benytte seg av dagens kollektivtilbud.