

# Universell utforming av transportsystemer for personer med psykososiale funksjonsnedsettelse og effekter av COVID-19

TØI rapport 1894/2022 • Forfatter: Anja Fleten Nielsen • Oslo 2022 • 56 sider

Denne studien finner i likhet med Nielsen og Skollerud (2018) at hovedbarrierene for å reise for personer med psykososiale funksjonsnedsettelse er trengsel og folkemengder, mangel på informasjon, manglende tilgang på offentlig transport, ventetid og reiser med flere ledd, økonomi, samt negative opplevelser med personell. I tillegg ble også følgende barrierer ble identifisert: manglende toaletter, negative opplevelser med andre reisende, sensorisk overbelastning, energitap og barrierer knyttet til planlegging. Pandemien har også ført til at denne gruppen har fått nye barrierer knyttet til bruk av munnbind og smitteangst. Avstandsreglene under nedstenging gjorde det derimot lettere å reise med kollektiv. Etter pandemien er hovedtendensen at informantene enten har gått over til å reise mindre og/eller har gått over til å bruke bil i større grad enn tidligere hvor de har valgt kollektiv.

I denne studien har vi sett på hvordan universell utforming av transportsystemer påvirker personer med psykososiale funksjonsnedsettelse. Vi har hatt et ekstra fokus på hvordan COVID-19 eventuelt har påvirket reisebarrierene til denne gruppen i tillegg til å sammenlikne funnene med tidligere tilsvarende studie (Nielsen og Skollerud 2018). Studien har vært bygget opp på tilsvarende måte og vi har forsøkt å besvare de samme problemstillingene i tillegg til fokuset på pandemien:

1. Hvilke transportbehov og -utfordringer har personer med psykososiale funksjonsnedsettelse etter pandemien?
2. Hvilke barrierer finner vi i transportkjedene for mennesker med psykososiale funksjonsnedsettelse?
3. Hvilke praktiske tiltak kan få personer med nedsatt psykososiale funksjonsevner til å bruke de ulike typene offentlige transportsystemer men enn i dag?
4. Ivaretar dagens forståelse av universell utforming mennesker med psykososiale utfordringer?



For å besvare forskningsspørsmålene har vi gjennomført telefonintervjuer med 8 personer som har ulike typer utfordringer knyttet til reise.

I likhet med Nielsen og Skollerud (2018) fant vi følgende barrierer knyttet til å reise:

1. Trengsel og folkemengder
2. Mangel på informasjon
3. Manglende tilgang på offentlig transport
4. Ventetid og reiser med flere ledd
5. Økonomi
6. Negative opplevelser med personell

Men i tillegg ble også følgende barrierer ble identifisert:

7. Manglende toaletter
8. Negative opplevelser med andre reisende
9. Sensorisk overbelastning
10. Energitaap
11. Planlegging


Vi har i denne studien også sett på effekter av pandemien, og hovedtendensen er at informantene enten har gått over til å reise mindre og/eller har gått over til å bruke bil i større grad enn tidligere hvor de har valgt kollektiv. Følgende barrierer har dukket opp som følge av COVID-19:

- *Munnbind* har blitt oppfattet som problematisk blant flere da det øker angsten å puste i en maske. Samtidig er det også informanter som synes det har vært behagelig å anvende fordi man er mer anonym og man føler seg tryggere i forhold til smitten.
- Det er flere av informantene som også har hatt sterk *smitteangst* både under pandemien, men også etter gjenåpning. Noen har hatt større problemer etter gjenåpning, blant annet fordi man ikke lenger anvender munnbind og holder avstand.
- *Økt avstand og regler* blir oppfattet av samtlige som positivt og det er også informanter som ønsker å beholde avstand og regler i normalsituasjon for å unngå store folkemengder. Avstanden til sjåføren som har oppstått under pandemien blir derimot trukket fram som negativ.

Vi har også undersøkt hvilke tiltak informantene ønsker for å bedre det kollektive transportsystemet. Uthevede tiltak er tiltak som også er funnet i tidligere studie (Nielsen og Skollerud 2018):

#### *Fysisk miljø*

1. Hvilleområder underveis (kollektiv, fysisk utforming)
2. **Sitteplasser (kollektivt, sosialt miljø, fysisk utforming)**
3. **HC knapp til kommunikasjon** (kollektivt, fysisk miljø)
4. Utvidet og forbedret togtilbud (kollektivt, organisatorisk, fysisk miljø)
5. **Tilgang til fasiliteter som toaletter og søppelkasser (kollektivt, fysisk miljø)**
6. **Enhetlig appsystem med god informasjon (kollektivt, fysisk miljø)**
7. Luftebalkong på flyplasser (kollektivt, fysisk)

- 
8. Tilgang til mat og drikke på toget (kollektivt, fysisk)
  9. Egen togkupe (kollektivt, fysisk)

#### *Organisatorisk miljø*

- 10. Eksponeringskurs (individnivå, organisering)**
11. Online behandling (individnivå, organisering)
- 12. Hyppigere avganger (kollektivt, organisatorisk)**
13. Kjørefritak i jobbsammenheng (individ, organisatorisk)
14. Tilrettelegging for førerkort og bilhold (individ, organisatorisk)
- 15. Bedre informasjon om stønadsordninger (kollektivt, organisatorisk)**
16. Gratis kollektivsystem med mulighet for fleksible reiser (kollektivt, organisering)
17. HC kort også for pårørende (individ, organisatorisk)
18. Bedre løsninger for parkeringer (kollektivt, organisatorisk)

#### *Sosialt miljø*

19. Informasjonsplakater for å øke bevissthet hos medpassasjerer (kollektivt, sosialt miljø)
- 20. Tilsynsvakter (kollektivt, sosialt miljø)**
21. Behov for bredere inkludering av funksjonsnedsettelse (kollektivt, sosialt miljø)

Når det gjelder problemstilling fire; om personer med psykososiale funksjonsnedsettelse ivaretas i dagens system, så finner vi det samme som i 2018 – at det fremdeles ikke er godt nok arbeid i forhold til å lage et transportsystem som er inkluderende for denne gruppen. Nielsen et al. (2022) sin gjennomgang av 44 lover, forordninger, forskrifter og veiledere viser at psykososiale funksjonsnedsettelse i liten grad vektlegges i lovverket. Også innen forskning ser vi at det fremdeles er mye færre studier som inkluderer psykososiale funksjonsnedsettelse versus personer med bevegelsehemming (Nielsen et al. 2022). Vi har likevel registret 6 studier som inkluderer psykisk helse i etterkant.