ISEMOA

Improving seamless energy-efficient mobility chains for all

Fördelar med ökad tillgänglighet

Supported by INTELLIGENT ENERGY EUROPE

ISEMOA

Improving seamless energy-efficient mobility chains for all

Innehållsförteckning

Tillgängliga miljöer gynnar alla – och är en förutsättning för personer med funktionsnedsättningar 4

Viktiga fördelar med ökad tillgänglighet 6

Minskat bilberoende och ökad rörlighet 8

Aktiv transport 10

Mindre motortrafik 12

Hantera framtida utmaningar 14

www.isemoa.eu

ISEMOA pågår från maj 2010 till maj 2013. ISEMOA finansieras av EU inom programmet IEE 2009 STEER. Utgivare: Austrian Mobility Research – FGM-AMOR (Projektkoordinator). Omslagsbilder: FGM-AMOR / Schiffer (1), FGM-AMOR (2), iStockphoto (1), www.eltis.org / Schiffer (4). Ansvaret för innehållet i denna publikation ligger hos författarna. Det återspeglar inte nödvändigtvis Europeiska unionens åsikt. Varken EACI eller Europeiska kommissionen ansvarar för all användning som kan göras baserad på informationen.

Supported by INTELLIGENT ENERGY EUROPE

Tillgängliga miljöer gynnar alla – och är en förutsättning för personer med funktionsnedsättningar

Du känner säkert till att tillgänglighetsanpassade miljöer är viktigt för personer med funktionsnedsättning, men visste du att åtgärder för ökad tillgänglighet för med sig många fler fördelar?

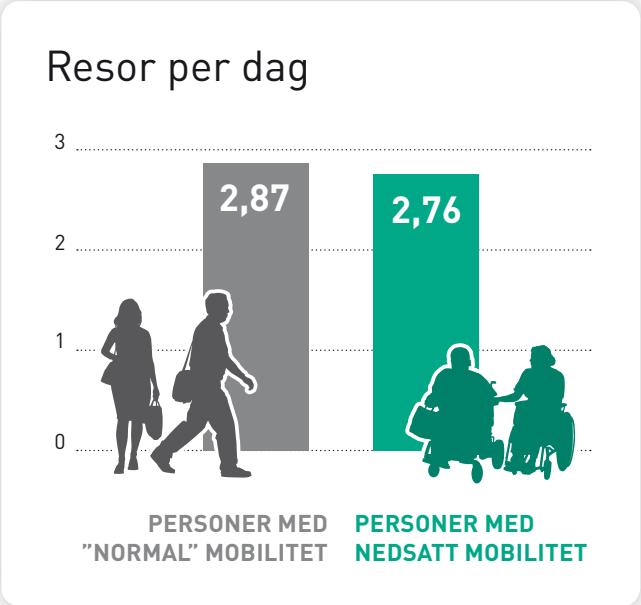
Många människor möter hinder och problem när de använder utemiljöer och kollektivtrafiken. Det gäller bland annat personer med funktionsnedsättning (nedsatt rörlighet, syn, hörsel, kognitiva funktionsnedsättningar osv), äldre (i synnerhet personer äldre än 75-80 år) och barn.

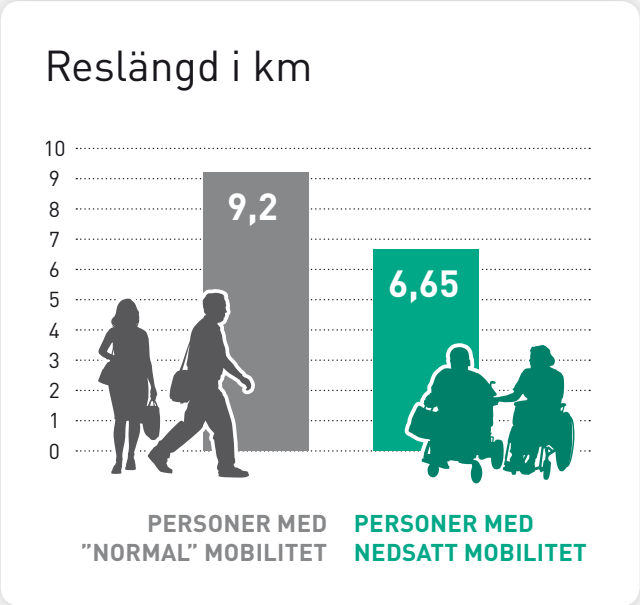
Personer med nedsatt mobilitet innefattar även de som reser med små barn, kör barnvagn, bär tungt/skrymmande bagage, har liten kunskap om det lokala språket där man befinner sig, lider av ett tillfälligt sjukdomstillstånd, osv. Enligt uppskattningar gjorda av experter på området kan 35-40 %[1] av Europas befolkning räknas som en person med nedsatt mobilitet.

1 European Disability Forum (2011): Facts and figures about disability, in: http://www.edf-feph.org/Page_Generale.asp?DocID=12534 (28.10.2011)

På grund av olika hinder[2] är det svårt eller till och med omöjligt för många att använda utemiljöer eller kollektivtrafiken på egen hand. Det leder till begränsad mobilitet och personer med nedsatt mobilitet gör i regel färre och kortare resor än genomsnittet (se grafer nedan). Barriärer i utemiljön och kollektivtrafiken innebär även att många är beroende av bil för sina resor. Detta förvärras av att mycket av den dagliga servicen, såsom affärer, skolor, idrotts- och fritidsanläggningar etc, är svårtillgänglig för gående (med eller utan hjälpmedel), cyklister och kollektivtrafikresenärer. Det krävs ofta bil för att ta sig till dessa platser.

En mer detaljerad beskrivning av barriärerna nämnda ovan finns i broschyren "Tillgänglighet – därför behöver vi det" som finns att ladda ner på http://www.isemoa.eu





Personer med nedsatt mobilitet är i regel mindre rörliga än den genomsnittliga befolkningen och gör färre och kortare resor

Genom att studera resvanor bland européer har TU-Dresden funnit att personer med nedsatt mobilitet gör färre resor per dag (2,76) än genomsnittet (2,87). Den genomsnittliga reslängden för personer med nedsatt mobilitet är 6,65 km. För den övriga befolkningen är samma siffra 9,2 km.

2 Report "Relationship of energy-efficiency in transport and accessibility of the whole mobility-chain" in: http://www.isemoa.eu/index.php?ID1=7&id=7

Viktiga fördelar med ökad tillgänglighet

Ökad tillgänglighet innebär att hållbara transportmedel kan nyttjas av alla och att daglig service kan nås utan bil

Genom att öka tillgängligheten i utemiljön och kollektivtrafiken och till daglig service finns goda möjligheter för kommuner och regioner att minska bilanvändningen. Ökad tillgänglighet ger fördelar för både individ och samhälle:

- ✔ Det leder till minskat bilberoende och ökad mobilitet för dem som inte har tillgång till bil
- ✔ Det leder till mer aktiva transporter i form av gång och cykling
- ✔ Det leder till lägre bilanvändning och mindre motortrafik
- ✔ Det gör det lättare att hantera framtida problem

Ökad tillgänglighet kan leda till ...

www.eltis.org / Schifer

✔ Bättre folkhälsa

www.eltis.org / Schifer

✔ Ökad självständighet

www.eltis.org / Schifer

✔ Social integration

www.eltis.org / Schifer

✔ Ökat "socialt kapital"

FGM / Schiffer

✔ Ökad livskvalitet

FGM-AMOR

✔ Minskad energiförbrukning

www.eltis.org

✔ Minskade utsläpp av luftföroreningar

iStockphoto

✔ Minskade kostnader

Ett minskat bilberoende och en mer självständig mobilitet innebär

- ✔ Att barn inte är beroende av att deras föräldrar skjutsar dem
- ✔ Att äldre kan resa och tillgodose sina dagliga behov mer självständigt
- ✔ Att familjer klarar sig utan två bilar
- ✔ Att integrationen och jämlikheten i samhället stärks
- ✔ Att behovet av särskilda transporter och stödtjänster för äldre minskar

Ökad tillgänglighet i utemiljön och kollektivtrafiken och till daglig service möjliggör för invånare och besökare att köra mindre bil.
En ökad tillgänglighet till daglig service för gående (med eller utan hjälpmedel), cyklister och kollektivtrafikresenärer gör det möjligt för personer som inte har tillgång till bil att ta sig fram på egen hand. Därmed ökar dessa personers självständighet vilket leder till stärkt integration och jämlikhet[3]. I bilorienterade samhällen är tillgängligheten till viktiga funktioner och aktiviteter såsom arbete, utbildning, service och nöje ofta begränsad för personer utan bil. Ett minskat bilberoende innebär att möjligheten att ta del av dessa funktioner ökar för dessa personer. Ökad tillgänglighet innebär större frihet och oberoende för personer med nedsatt mobilitet. Detta eftersom det ökar deras möjligheter att resa självständigt. Genom att öka tillgängligheten i transporter minskar därmed skillnaden i mobilitet för olika grupper i samhället, vilket innebär att fler kan förflytta sig och tillgodose sina dagliga behov.

iStockphoto

FGM-AMOR

Ökad tillgänglighet ger personer med nedsatt mobilitet möjlighet att röra sig mer självständigt. Därmed minskar behovet av särskild transportservice såsom färdtjänst[4] vilket ger samhällsekonomiska nyttor.

Ökad tillgänglighet möjliggör för äldre att ta hand om sig själva och leva självständigt under en längre tid[5]. Därmed minskar behovet av sjukvård och äldreservice. Även det ger samhällsekonomiska nyttor.

Ökad tillgänglighet till daglig service gör det möjligt för barn att resa mer självständigt. Det innebär också att föräldrar kan använda tiden till annat än att skjutsa barn – och att barnen rör på sig mer[6].

Ökad tillgänglighet till daglig service för gående (med eller utan hjälpmedel), cyklister och kollektivtrafikresenärer kan leda till besparingar för många hushåll. Detta eftersom kostnaderna för att köra bil och behovet av en andra bil minskar. Ökad tillgänglighet möjliggör även för personer med nedsatt mobilitet att röra sig mer självständigt och att delta mer aktivt i det sociala livet. Ökad tillgänglighet förebyggar följaktligen social isolering[7].

---

3 CATCH Fact sheet "Health" in: www.carbonaware.eu

4 "Check out the KOLLA-project – public transport for everybody" in: www.eltis.org/docs/studies/EROA8QEC96.pdf

5 Slattery S., Evernden J.: "Continuous accessible path of travel to participation", The Independent Living Centre New South Wales Australia, in: http://www.arata.org.au/arataconf08/papers/universal_design/SLATTERY_Sue_paper.doc

6 According to a UK-study (for esure.com) the average child is driven by parents 3,500 miles a year to school, parties, and leisure activities. In fact, 40 % of the driving time of mothers is dedicated to transporting their children (in: http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1513228/Parents-taxi-service-worth-10000-a-year.html and http://www.thefreelibrary.com/PARENTS+TAKEN+FOR+A+pounds+10k+RIDE%3B+Mum%27s+taxi+clocks+up+3500+miles...-a0143600124)

7 Accessible environments and accessible transport are important factors for prevention of social isolation, according to the Canadian Social Isolation Working Group, "Working together for Seniors", 2007 in: http://www.seniors.alberta.ca/Seniors/docs/WorkingTogetherForSeniors.pdf

Aktiva transporter

www.eltis.org / Schiffer

- ✔ Är bra för folkhälsan
- ✔ Är samhällsekonomiskt lönsamt (färre sjukskrivningar, lägre kostnader för sjukvård osv)
- ✔ Ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister
- ✔ Stärker integrationen i samhället

Ökad tillgänglighet till daglig service för gående (med eller utan hjälpmedel), cyklister och kollektivtrafikresenärer möjliggör aktiva transporter. Detta främjar folkhälsan[8] och minskar riskerna för hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, stroke, diabetes etc. Aktiva transporter leder till ökat välbefinnande för individen samtidigt som det minskar samhällets kostnader för sjukskrivningar och sjukvård.

Ökade aktiva transporter innebär fler gående och cyklister i trafiken. Då trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar med antalet utövare leder det till färre olyckor. Detta kan i sin tur leda till att samhällets kostnader för säkerhetsåtgärder och sjukvård minskar.

En ökning av antalet gående och cyklister innebär även att integrationen stärks. Det leder dels till att vi som individer får större sociala nätverk och dels till att det ”sociala kapitalet” i samhället ökar. Detta stärker det dynamiska och levande samhället och förebygger kriminalitet.

Ökad tillgänglighet i utemiljön resulterar i fler gående och cyklister. Det främjar den lokala handeln och servicen och gynnar därmed den lokala ekonomin.

FGM-AMOR

www.eltis.org / Schiffer

8 Werner Gronau, Karl Reiter & Robert Pressl (Ed.): Transport and Health Issues. Mannheim 2011 in: http://www.eltis.org/docs/tools/THI-RobertPressl_KarlReiter.pdf

9 Jacobsen P.L.: “Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling”. Injury Prevention 2003; 9: 205-9 in: http://bmj-injuryprev.highwire.org/content/9/3/205.full.pdf

10 Leyden, K M.: “Social Capital and the Built Environment: The importance of walkable neighbourhoods” in American Journal of Public Health, 93(9). pp. 1546-51. 2003

11 Buis J., Wittink R.: “The economic significance of cycling. A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy”, Den Haag, Netherlands: TNG Uitgeverij, 2000, in: http://www.velomondial.net/velomondiall2000/PDF/BUIS.PDF

Mindre motortrafik

- ✔ Ger miljövinster (mindre luftföroreningar, lägre utsläpp av växthusgaser, mindre buller, etc)
- ✔ Innebär lägre energiförbrukning i transportsektorn
- ✔ Ger mer attraktiva och livaktiga städer

Ökad tillgänglighet till daglig service för gående (med eller utan hjälpmedel), cyklister och kollektivtrafikresenärer gör det möjligt för människor att färdas mindre med bil. I tillgängliga miljöer kan även personer med nedsatt mobilitet, som annars är beroende av bil för att transportera sig, använda mer hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik.

En minskad bilanvändning ger flera miljövinster. Det leder till lägre energiförbrukning i transportsektorn, mindre luftföroreningar, lägre utsläpp av växthusgaser och mindre buller. Faktum är att den minskade energiförbrukningen och de minskade utsläppen av växthusgaser är mycket stora.

FGM-AMOR

www.eltis.org

FGM-AMOR

www.eltis.org / SChiffer

Här följer ett räkneexempel: Enligt uppskattningar gjorda av experter på området kan 35-40 %[12] av Europas befolkning räknas som personer med nedsatt mobilitet. I en stad med 100 000 invånare har alltså fler än 35 000 personer nedsatt mobilitet. När tillgänglighet förbättras kan vi anta att åtminstone 5 %[13] av dessa personer kan ersätta sina bilresor med gång, cykel eller kollektivtrafik. Med ökad tillgänglighet kan biltrafiken i en stad med 100 000 invånare minska med 4,8 miljoner km per år[14]. Det innebär att utsläppen av fossila bränseln minskar med mer än 316 000 liter.

Mindre luftföroreningar och buller ger inte bara miljövinster. Det ger även hälsovinster och bidrar till ökad livskvalitet. En ytterligare fördel med minskad bilanvändning är att det ger mer attraktiva och livaktiga städer. Färre bilar gör det mer behagligt att gå och cykla vilket resulterar i mer trivsamma miljöer för människor att vistas i.

---

12 European Disability Forum (2011): Facts and figures about disability, in: http://www.edf-feph.org/Page_Generale.asp?DocID=12534 (28.10.2011)

13 According to studies conducted by SOCIALDATA in German cities, about 5 % of the trips done by car are not "captive", i.e. these trips could have been made by other modes of transport as well.

14 By considering available figures regarding the mobility behaviour of PRM in Europe, TU-Dresden found that PRM make about 2.76 trips per day with an average trip-lengths of 6.65 km. (Refer to report "Relationship of energy efficiency in transport and accessibility of the whole mobility chain" in: http://www.isemoa.eu/index.php?ID1=7&id=7)

15 NICHES+: "Guidelines for implementers of neighbourhood accessibility planning", 2010, in: www.niches-transport.org/fileadmin/NICHESplus/G4Is/21582_policynotesWG1_2.indd_low.pdf

Hantera framtida utmaningar

- ✔ Uppfylla behoven hos en åldrande befolkning
- ✔ Underlätta integrationen av invandrare genom ökad tillgänglighet
- ✔ Motverka landsbygdens avbefolkning genom god och tillgänglig service
- ✔ Följa lagstadgade krav på tillgänglighet och användbarhet för alla
- ✔ Undvika kostsamma ombyggnader genom att ta hänsyn till tillgänglighetsaspekter tidigt i planeringen

FGM-AMOR

www.eltis.org / Schiffer

Europa står inför stora demografiska utmaningar i form av en åldrande befolkning och av en avbefolkad landsbygd. För att möta dessa utmaningar krävs stora insatser i tillgänglighetsåtgärder.

Tillgänglighetsfrågor har även blivit allt viktigare i lagstiftning och regelverk. De flesta europeiska länder har någon form av lagstiftning som tar hänsyn till tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning. I framtiden förväntas detta bli ännu tydligare. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning förutsätter en tydligare och förbättrad lagstiftning vad gäller tillgänglighetsfrågor. Vid sidan av detta förbereds ett tillgänglighetsprogram, Accessibility Act, inom EU.

För att möta dessa framtida utmaningar och förändringar krävs universella lösningar som ökar tillgängligheten för alla användargrupper. Vidare är det viktigt att integrera tillgänglighetsfrågor i ett tidigt skede i planeringen. På så vis undviks kostsamma ombyggnadsåtgärder i senare skeden.

iStockphoto

iStockphoto