

Åsikter om kollektivt resande, trafikmiljö och färdtjänst

En rapport om hur personer med synnedsättning upplever resande och gatumiljö och om hur trygghet och tillgänglighet kan förbättras

Synskadades Riksförbund
Juni 2015

Rapportförfattare: Mikael Ståhl



Sammanfattning

I en undersökning som TNS Sifo genomfört framgår att många av Synskadades Riksförbunds (SRF) medlemmar sällan eller aldrig åker kollektivt eller rör sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö. Över hälften anger att det beror på den funktionsnedsättning man har och omkring var tredje anger att det är för obehagligt och otryggt. Studien visar samtidigt att var sjätte som använder färdtjänst upplever brister med den. Till exempel anser var tredje färdtjänst-användare att tidspassningen måste bli bättre. I denna rapport lyfter SRF fram ett urval av resultaten i TNS Sifos undersökning. I texten tar SRF också upp flera viktiga åtgärder som skulle kunna göra det tryggare och enklare för personer med synnedsättning att åka kollektivt och röra sig på egen hand i gaturummet samt förbättra kvaliteten och servicenivån inom färdtjänsten

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning.....	4
2. Kollektivtrafik	4
2.1 Många åker sällan eller aldrig kollektivt.....	4
2.2. Svårt och otryggt.....	5
2.3. Vad kan göra kollektivtrafiken enklare och tryggare?	5
2.4. Varför används inte kollektivtrafiken?.....	6
2.5 SRF:s analys och reflektioner	6
3. Att röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö.....	7
3.1. Svårt och otryggt även i gaturummet	7
3.2. Vad kan göra det tryggare och enklare?	8
3.3 SRF:s analys och reflektioner	8
4. Att åka färdtjänst	9
4.1 Hur fungerar färdtjänsten?	9
4.2. Vad krävs för en bättre färdtjänst?	9
4.3. SRF:s analys och reflektioner	10
5. Sammanfattande reflektioner.....	10
Kontaktuppgifter	12

1. Inledning

Våren 2015 genomförde TNS Sifo på uppdrag av Synskadades Riksförbund (SRF) en telefonundersökning bland SRF:s synskadade medlemmar. De frågor som ställdes handlade dels om upplevelser av resande och gatu- och trafikmiljö och dels om internetanvändning. I denna rapport lyfter SRF fram ett urval av de resultat som rör medlemmarnas uppfattningar på området resande och gatumiljö. Dessutom reflekteras kring resultaten och vad som kan göras för att göra det enklare och tryggare att resa kollektivt, röra sig i gaturummet samt använda färdtjänsten. För mer information om TNS Sifos och SRF:s undersökningar besök gärna www.srf.nu/undersokningar eller kontakta gärna SRF. För kontaktuppgifter hänvisas till rapportens baksida.

2. Kollektivtrafik

2.1 Många åker sällan eller aldrig kollektivt

Den studie som TNS Sifo gjort visar att SRF:s medlemmar åker kollektivt i mycket liten utsträckning. Så stor andel som 43 procent åker aldrig kollektivt på egen hand. Ytterligare 14 procent åker mindre än en gång i månaden. Sammanlagt är det 57 procent som sällan eller aldrig åker kollektivt på egen hand. bara var tionde åker kollektivt dagligen.

Bland medlemmar med grav synnedsättning är det hela 62 procent som sällan eller aldrig åker kollektivt på egen hand och bara åtta procent som åker dagligen. Bland medlemmar i yrkesverksam ålder är det var tredje som aldrig åker kollektivt på egen hand.

Undersökningen visar också att resvanorna skiljer sig mellan de som förvärvat sin synnedsättning i vuxen ålder och de som haft den sedan födseln eller barndomen. Det är betydligt större andel av de som fått sin synnedsättning i vuxen ålder som sällan eller aldrig använder kollektivtrafiken.

2.2. Svårt och otryggt

Studien visar också att många upplever kollektivtrafiken som otrygg och svår att använda. Var tredje (34 procent) håller till exempel inte med om påståendet "jag upplever att det är enkelt att på egen hand resa med kollektivtrafik". Nästan var fjärde (23 procent) håller inte med om påståendet "jag upplever att det är tryggt att på egen hand resa med kollektivtrafik". Bland medlemmar med grav synnedsättning är det hela 44 respektive 32 procent som inte instämmer i dessa påståenden. På samma sätt är det vanligare att medlemmar som förvärvat sin synnedsättning i vuxen ålder upplever att det är svårt och otryggt i kollektivtrafiken jämfört med de som haft den sedan födseln eller barndomen.

Vi ser också att medlemmar som är bosatta i någon av landets tre största städer upplever kollektivtrafiken som mindre enkel och mer otrygg. Detta trots att just denna grupp åker kollektivt betydligt oftare än de som bor i mindre städer eller glesbygd.

Enligt den årliga kollektivtrafikbarometern åker svenska kvinnor mer kollektivt än män, men i SRF:s studie åker kvinnorna tvärtom något mer sällan än männen. Detta indikerar att kvinnor med synnedsättning i högre grad upplever att kollektivtrafiken är svår och otrygg.

2.3. Vad kan göra kollektivtrafiken enklare och tryggare?

På frågorna om vad som skulle göra kollektivtrafiken enklare och tryggare är det framför allt tre saker som nämns; Omkring var tredje anser att det behövs mer eller bättre utrop på fordonen, nästan var fjärde vill ha mer och bättre utrop på stationer och hållplatser och var femte tycker att det måste finnas bättre möjligheter att få ledsagning på stationer, knutpunkter och hållplatser. Även andra åtgärder som behövs för att förbättra tillgängligheten och tryggheten framkommer. Exempelvis anser många att fler ledstråk, plattformsväggar och skyddsstaket behövs.

2.4. Varför används inte kollektivtrafiken?

Bland de som aldrig använder kollektivtrafiken uppger 28 procent att det beror på att det är för obehagligt och otryggt. Över hälften svarar att funktionsnedsättningen gör det omöjligt och var tionde säger att tillgängligheten inte är tillräckligt bra. Bland svarande med grav synnedsättning är det var åttonde som svarar att tillgängligheten inte är tillräckligt bra.

2.5 SRF:s analys och reflektioner

Att så många med en synnedsättning upplever otrygghet och bristande tillgänglighet i kollektivtrafiken är förstås mycket olyckligt. Som framgår av svaren i undersökningen är det flera viktiga åtgärder som krävs för att fler ska kunna använda kollektivtrafiken. SRF anser att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i landet i högre grad behöver ta hänsyn till de svårigheter som personer med synnedsättning ställs inför vid kollektivt resande. Automatiska utrop, bättre möjligheter till ledsagning vid knutpunkter samt fler ledstråk, tydligare skyltar och bättre kontrastmarkeringar är några åtgärder som kan vara helt avgörande.

När det gäller resande med fjärrtåg finns en EU-förordning som ger resenärer rätt till ledsagning på stationerna, men för att denna rätt ska fungera i praktiken behöver fler tågoperatörer ansluta sig till det nationella system för ledsagning som finns. SRF anser att kostnadsfri ledsagning även måste kunna ges i lokal och regional kollektivtrafik. På detta område finns föregångare som till exempel Storstockholms Lokaltrafik, men fler måste kunna ge den servicen för att personer med synnedsättning ska kunna nyttja kollektivtrafiken på jämlika villkor.

Fler fordon än idag behöver också ha audiovisuella utrop för både hållplats och destination. Idag är det fortfarande en stor del av kollektivtrafiken i glesbyggd och mindre städer som saknar detta. Vidare måste förstås alla system för trafikinformation och biljettförsäljning vara fullt användbara för resenärer som har sämre syn.

Det behövs också en utformning och design av färdmedel, terminaler, hållplatser och perronger som underlättar orientering på egen hand och som garanterar säkerhet. Det måste även finnas rutiner som möjliggör för ledarhunds-förare att kunna resa obehindrat.

Enligt Myndigheten för delaktighets statistik är det bara två tredjedelar av landets 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) som har mätbara mål för att öka tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättningar. Inte bara behöver fler RKM ha handlingsplaner och mätbara mål. Det behövs också mer kunskap om de behov och förutsättningar som personer med synnedsättning har i kollektivtrafiken. Därför är regelbundna utbildningar för politiker, tjänstemän, förare och övrig personal samt tätare samverkan med funktionshinderorganisationerna viktigt.

3. Att röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö

3.1. Svårt och otryggt även i gaturummet

Även när det gäller att röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö är det många med synnedsättning som upplever att det är svårt och otryggt.

Mer än var femte svarande i TNS Sifos undersökning uppger att de aldrig eller mycket sällan rör sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där de bor. Bland de som aldrig rör sig på egen hand i gaturummet uppger 4 av 10 att det beror på att det är för obehagligt och otryggt och så många som 7 av 10 svarar att funktionsnedsättningen gör det omöjligt.

Bland de med grav synnedsättning är det 3 av 10 som aldrig eller sällan rör sig i gatu- och trafikmiljö. Bland de som förvärvat sin synnedsättning i vuxen ålder är det var fjärde. Inte oväntat känner sig medlemmar i storstäderna mer otrygga i gatumiljö än andra medlemmar.

3.2. Vad kan göra det tryggare och enklare?

Var femte svarande håller inte med om att det är tryggt eller enkelt att ta sig runt på egen hand i gatu- och trafikmiljö. Viktiga åtgärder som skulle göra detta enklare och tryggare är enligt de svarande att gångtrafiken behöver skiljas bättre från cykel och biltrafiken samt att övergångsställena behöver bli mer tillgängliga. Exempelvis är det många som saknar ticksignaler vid övergångsställena. Även här behövs fler och bättre ledstråk. Åter andra tar upp att trottoarkanter måste vara tydliga men inte för höga, att tydligare gatuskyltar behövs, att det ofta behövs bättre belysning nattetid eller att trottoarpratare, uteserveringar och annan möblering i gaturummet ofta utgör ett hinder.

3.3 SRF:s analys och reflektioner

För att öka trygghet och tillgänglighet i gaturummet måste såväl kommunpolitiker som tjänstemän, projekterare och entreprenörer få mer kunskap om vad en synnedsättning innebär. Vid planering av gatu- och trafikmiljö behöver större hänsyn tas till de praktiska svårigheter som en synnedsättning innebär. Fler kommuner måste också inventera tillgängligheten på alla offentliga platser samt slå fast handlingsplaner och tydliga mål för hur tillgänglighet och trygghet ska förbättras. Enligt Myndigheten för delaktighets statistik är det bara 70 procent av kommunerna som har en handlingsplan för bättre tillgänglighet och bara 60 procent har en utsedd samordnare för detta arbete.

Så kallade gångfartsgator, där bilar, cyklar och gångtrafikanter ska samsas på samma yta, försämrar både tryggheten och möjligheten att röra sig självständigt. SRF anser att sådan utformning av gator helt bör undvikas då de strider mot plan och bygglagens intentioner om att miljöer ska vara tillgängliga och användbara för personer med funktionsnedsättningar.

För att öka tryggheten i trafikmiljön måste dessutom elbilar och andra tystgående fordon alltid vara försedda med varningssignaler. Här skulle svenska elbilsproducenter kunna vara en förebild.

Vi tror också att om den vita käppen enligt lag skulle gälla som polismans tecken skulle det bli enklare att med grav synnedsättning kunna röra sig i gatu- och trafikmiljö på egen hand.

4. Att åka färdtjänst

4.1 Hur fungerar färdtjänsten?

Det är mer än var tredje SRF-medlem som åker färdtjänst minst någon gång varje vecka. Var sjätte av dessa håller inte med om påståendet att det fungerar bra att åka färdtjänst. Bland de i yrkesverksam ålder är det var femte som inte tycker att färdtjänsten fungerar bra och bland de som arbetar heltid anser mer än var fjärde att det inte fungerar bra.

På samma sätt finns ett större missnöje med färdtjänsten hos medlemmar i storstäderna än hos de som bor i glesbygd eller mellanstora städer och hos gravt synskadade jämfört med de som har ledsyn.

4.2. Vad krävs för en bättre färdtjänst?

På frågan om vad som krävs för att det ska fungera bättre att åka med färdtjänst anger mer än var tredje svarande att tidspassningen måste bli bättre. Bland de i åldern 18-35 är det över hälften som anser att tidspassningen behöver bli bättre. Många svarar också att det måste bli lättare att boka, att tiden mellan beställning och framkörning behöver minska samt att samplaneringssystemet måste tas bort. I åldersgruppen 18-35 anser dessutom mer än var åttonde att fler resor måste kunna tilldelas.

Angående förbättringar i färdtjänsten pekar många också på kvalitetsaspekter som har med förarnas utbildning och förutsättningar att göra. Många svarande anser att förarnas bemötande och kunskaper om funktionshinder behöver förbättras. Dessutom behöver förarna kunna hitta bättre samt förstå och tala bättre svenska.

4.3. SRF:s analys och reflektioner

En fungerande färdtjänst av hög kvalitet är ofta en förutsättning för att kunna ha ett aktivt yrkesliv, en vettig fritid eller för att få ihop livspusslet som förälder.

Tyvärr har färdtjänsten i Sverige utvecklats åt fel håll. I stora upphandlingar siktar samhället i första hand in sig på att resorna ska bli så billiga som möjligt. Kvalitetskraven har prioriterats ned, och massor av pengar satsas på att bygga upp stora och administrativt tunga beställningscentraler för samordning. Dessa pengar skulle göra större nytta om de i stället satsades på att höja kvaliteten i färdtjänstresandet. Maximalt pressade priser leder till stressade förare och uppmuntrar knappast till fortbildningsinsatser.

För att åstadkomma en bättre färdtjänst måste högre kvalitetskrav som till exempel god lokalkännedom och bättre tidspassning ställas redan i upphandlingarna. Det måste också finnas krav på kollektivavtal, skarpare sanktioner då bolagen bryter mot kvalitetskraven samt ett större brukarinflytande över upphandlingsunderlagen. Med ett mer flexibelt avgiftssystem skulle kunden också själv kunna bestämma servicenivån på resan, till exempel samåkning till en lägre avgift eller egen bil till en högre avgift.

5. Sammanfattande reflektioner

TNS Sifos och SRF:s undersökning om resande och gatumiljö visar att många med en synnedsättning upplever både praktiska svårigheter och otrygghet när de rör sig i gatu- och trafikmiljö och när de reser kollektivt. Många avstår till och med helt från att ge sig ut på egen hand. SRF anser att med rätt åtgärder och rätt inställning kan både svårigheterna och otryggheten minskas och därmed skulle fler kunna använda kollektivtrafiken och röra sig i gatumiljö. Bland annat ser vi behov av fler och tydligare handlingsplaner och skarpare målsättning på såväl regional som kommunal nivå.

FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning slår fast att Sverige och de andra

staterna som undertecknat konventionen har ansvar att säkerställa oberoende och full delaktighet för alla med en funktionsnedsättning. I artikel 9 om tillgänglighet uttrycks detta på följande sätt:

"För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden, ska konventionsstaterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation, innefattande informations- och kommunikationsteknik (IT) och -system samt till andra anläggningar och tjänster som är tillgängliga för eller erbjuds allmänheten både i städerna och på landsbygden."

Dessa åtgärder, som enligt konventionen ska innefatta identifiering och undanröjande av hinder och barriärer mot tillgänglighet, ska bland annat gälla byggnader, vägar, transportmedel och andra inom- och utomhusanläggningar.

Utöver inventeringar och åtgärder för en mer tillgänglig fysisk miljö är det också nödvändigt att kommunernas, landstingens och regionernas stöd och service för personer med synnedsättning och/eller andra funktionsnedsättningar utvecklas. Till exempel spelar syncentralernas habiliterings- och rehabiliteringsverksamheter en stor roll för förmågan och modet att - trots en synnedsättning - våga ge sig ut i trafiken på egen hand. Det faktum att de som förvärvat sin synnedsättning i vuxen ålder mer sällan åker kollektivt, mer sällan rör sig i gatumiljö på egen hand och dessutom oftare känner otrygghet i dessa miljöer indikerar att orienterings och mobilityträningen och övrig rehabilitering för nysynskadade på syncentralerna kan bli bättre. Även rätten till en likvärdig kommunal ledsagarservice av god kvalitet måste säkerställas, så att de som på grund av sin synnedsättning inte kan använda kollektivtrafik och röra sig i gatumiljö ändå har jämlika möjligheter att delta i samhället.

Att personer med synnedsättning och/eller andra funktionsnedsättningar har sämre möjligheter att resa kollektivt och röra sig på egen hand i det offentliga rummet försvårar förstås för denna grupp att vara delaktiga i samhället. Det

minskar förstås möjligheterna till att kunna delta i arbetslivet, sociala sammanhang och meningsfulla fritidsaktiviteter. Det försvårar förstås också möjligheterna till vardagsmotion och en god hälsa, vilket i sin tur ökar samhällets kostnader för kommunal service och för hälso- och sjukvård.

Av naturliga skäl är det ingen i den undersökta gruppen som kan köra egen bil eller andra motoriserade fordon. Det är också få som vågar använda en cykel. Mot denna bakgrund blir det ännu viktigare att kollektivtrafiken görs tillgänglig. Det blir också ännu viktigare att färdtjänsten är flexibel och har en hög kvalitet. Dessutom måste färdtjänsten kunna ses som en ersättning för bil, cykel och andra privata fordon och inte bara som ett komplement till lokal kollektivtrafik. FN konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning slår i artikel 20 också fast att Sverige, som ratificerat konventionen, "ska vidta effektiva åtgärder för att säkerställa personlig rörlighet med största möjliga oberoende för personer med funktionsnedsättning."

Kontaktuppgifter

För mer information, frågor eller tankar kontakta gärna:

- Mikael Ståhl, utredare/ombudsman SRF
mikael.stahl@srf.nu 08-39 92 91
- Jimmy Petterson, samordnare fysisk tillgänglighet och resande, SRF
jimmy.petterson@srf.nu 08-39 94 46
- Neven Milivojevic, Intressepolitisk chef, SRF
neven.milivojevic@srf.nu 08-39 93 36

Synskadades Riksförbund (SRF)
Sandsborgsvägen 52, 122 88 ENSKEDE
Telefon: 08-39 90 00
E-post: info@srf.nu
Hemsida: www.srf.nu