

Bland bilar, bullar och buller

Om kollektivtrafik, trafikmiljö och färdtjänståkande
bland personer med synnedsättning

Uppföljning av medlemsundersökningarna
2017 och 2015, del 1

Sammanfattning

I rapporten redovisas ett urval av resultaten från Synskadades riksförbunds medlemsundersökning 2017 för de två åldersgrupperna 18–64 år och 65–85 år. Dessa resultat jämförs också med resultaten från motsvarande undersökning 2015. Bland annat framkommer följande:

- Medlemmar i åldern 18–64 år åker kollektivt och rör sig på egen hand i trafikmiljö i något större utsträckning 2017 jämfört med 2015.
- I denna åldersgrupp är det ändå en av fyra som aldrig åker kollektivt själv och en av tio som aldrig rör sig i trafikmiljö på egen hand.
- För medlemmar i åldern 65–85 år finns inga signifikanta förändringar från 2015 när det gäller om och hur ofta de åker kollektivt själva eller rör sig på egen hand i trafikmiljö.
- I denna åldersgrupp är det nästan hälften som aldrig åker kollektivt och var femte som aldrig rör sig i trafikmiljö på egen hand.
- Medlemmar i båda åldersgrupperna verkar i något lägre utsträckning än 2015 instämma i att det är tryggt och enkelt att åka kollektivt på egen hand.
- Särskilt medlemmar i åldern 65–85 år instämmer i lägre grad än 2015 i att det är tryggt och enkelt att röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö.
- Medlemmar i åldern 18–64 år åker färdtjänst i något lägre utsträckning 2017 jämfört med 2015. För den äldre gruppen finns däremot inga signifikanta förändringar i hur ofta de åker färdtjänst.
- Var fjärde färdtjänståkare i åldern 18–64 år instämmer inte i påståendet att färdtjänsten fungerar bra. I åldern 65–85 år är det var sjunde som inte håller med om detta.

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	2
1. Inledning.....	4
1.1. Bakgrund och syfte.....	4
1.2. Var finns mer information?.....	4
1.3. Mer om undersökningarna och resultaten.....	5
2. Kollektivtrafik.....	6
2.1. Hur ofta åker medlemmarna kollektivt?.....	6
2.2. Hur tryggt och enkelt är det?.....	6
2.3. Vad krävs?.....	7
2.4. Sammanfattning – kollektivtrafik.....	7
3. Att röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö.....	8
3.1. Hur ofta?.....	8
3.2. Hur tryggt och enkelt är det?.....	8
3.3. Vad krävs?.....	9
3.4. Sammanfattning – gatu- och trafikmiljö.....	9
4. Färdtjänst.....	9
4.1. Hur fungerar färdtjänsten?.....	10
4.2. Vad krävs?.....	10
4.3. Sammanfattning och jämförelse – färdtjänst.....	11
5. Sammanfattande diskussion.....	11
5.1. Kollektivtrafik och trafikmiljö.....	11
5.2. Färdtjänstresande.....	13
5.3. Avslutningsvis.....	14
6. Referenser.....	14
Tabellbilaga.....	16

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Våren 2015 och 2017 genomförde TNS Sifo/Kantar Sifo två större telefonundersökningar på uppdrag av Synskadades Riksförbund (SRF).

Dessa undersökningar handlade dels om upplevelser av resande och gatu- och trafikmiljö och dels om internetanvändning. Båda undersökningarna besvarades av ett urval av SRF:s medlemmar.

Syftet med dessa undersökningar har varit att ge SRF underlag för opinionsbildning och intressepolitiskt påverkansarbete. Syftet var också att kunna se om medlemmarnas upplevelser när det gäller resande och internet förändras över tid samt att mäta eventuella resultat av SRF:s intressepolitiska arbete under kongressperioden 2015–2017. Ett av kongressmålen har exempelvis varit att fler synskadade ska uppleva resande och gatumiljö som något användbart och tryggt.

Efter medlemsundersökningen 2017 har Kantar Sifo tagit fram två resultatrapporter som dels beskriver medlemmarnas svar detta år samt i viss utsträckning jämför resultaten från de båda undersökningarna.

Dessa jämförelser gäller dock endast på total nivå, det vill säga för alla deltagare i undersökningen. De båda enkätundersökningarna som gjorts är heller inte helt jämförbara då respondentgruppernas sammansättning inte varit helt och hållet samma.

Därför har SRF tagit fram även denna rapport som dels redovisar ett urval av 2017 års resultat för de två åldersgrupperna 18–64 år och 65–85 år och dels jämför 2017 års resultat för dessa grupper med motsvarande resultat 2015. Denna uppdelning i två åldersgrupper reducerar olikheterna i respondentgrupperna och gör de två undersökningarna statistiskt mer jämförbara.

I denna rapport är det de delar i medlemsundersökningen som handlar om kollektivtrafik, gatumiljö och färdtjänst som står i fokus. En motsvarande rapport som behandlar användning och upplevelser av internet har också tagits fram.

1.2. Var finns mer information?

I rapporten nedan redovisas bland annat något av det som medlemmarna har svarat på frågor om vad som krävs för att göra det tryggare och enklare att åka kollektivt och röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö samt för att färdtjänsten ska fungera bättre. För mer information om hur SRF ställer sig i dessa frågor se gärna:

- Plattform för tillgänglig och användbar närmiljö, Synskadades Riksförbund 2016
- Plattform för färdtjänst och riksfärdtjänst, Synskadades Riksförbund 2016
- 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 2015

För resultatredovisning på totalnivå och för andra undergrupper än de som redovisas i denna rapport hänvisas till Sifos resultatrapport:

- Upplevelser av trafiksituationer, Sifo 2017.

Ovan nämnda plattformar och rapporter finns publicerade på Synskadades Riksförbunds hemsida www.srf.nu. De går också att beställa från vårt kansli. Se gärna kontaktuppgifter längst bak i denna rapport.

1.3. Mer om undersökningarna och resultaten

De två medlemsundersökningar som SRF låtit göra genomfördes i april/maj 2015 och april/maj 2017. I båda undersökningarna deltog 1 000 medlemmar. I 2015 års undersökning var 50 procent av respondenterna i åldern 18–64 år och 50 procent i åldern 65–85 år. I 2017 års undersökning var däremot 40 procent av deltagarna i den yngre åldersgruppen och 60 procent i den äldre. För mer information om hur deltagarna fördelat sig på andra undergrupper hänvisas till ovan nämnda resultatrapport från Sifo.

Samtliga tabeller i denna rapport har placerats i en egen tabellbilaga längst bak. Detta för att göra texten lättare att läsa för den som använder skärmläsare och förstoringsprogram. I alla tabeller redovisas procentandelar vertikalt. I de båda vänstra sifferkolumnerna återfinns resultat för åldersgruppen 18–64 år och i de två högra finns de för åldersgruppen 65–85 år.

När det i texten nedan redovisas signifikanta skillnader i resultaten mellan 2017 och 2015, bygger dessa i samtliga fall på 95 procent konfidenzgrad. Denna signifikans bygger på att varje specifik procentandel som redovisas har ett konfidensintervall, det vill säga ett intervall som med 95 procent säkerhet innehåller det sanna värdet. Om konfidensintervallen för två olika procentandelar överlappar varandra kan en

faktisk skillnad inte anses statistiskt säkerställd. Om de inte överlappar varandra är skillnaden mellan de däremot signifikant eller med andra ord statistiskt säkerställd.

2. Kollektivtrafik

2.1. Hur ofta åker medlemmarna kollektivt?

I båda medlemsundersökningarna fick respondenterna svara på hur ofta de åker kollektivt på egen hand. (Se tabell 1 i tabellbilagan) I undersökningen 2017 var det 19 procent av medlemmarna i åldern 18–64 år som svarade att de dagligen åker kollektivtrafik på egen hand. Ytterligare 24 procent svarade att de åker någon eller några gånger i veckan och 16 procent att de åker någon eller några gånger i månaden. Dessa siffror skiljer sig något från 2015 års undersökning, men ingen av dessa skillnader är signifikanta var för sig.

Om dessa tre svars-kategorier läggs ihop går det dock att se en signifikant skillnad för personer i arbetsför ålder. 2017 var det 59 procent som angav något av dessa tre svarsalternativ, det vill säga som åker kollektivt på egen hand minst en gång i månaden. 2015 var samma siffra bara 52 procent.

På samma sätt finns en signifikant skillnad för de som svarade att de aldrig åker kollektivt på egen hand. 2015 var det hela 34 procent i åldern 18–64 år som svarade detta. 2017 hade denna siffra minskat till 26 procent bland svarande i samma ålder.

Även för medlemmar i åldern 65–85 år finns motsvarande skillnader. De som svarat att de åker minst en gång i månaden har ökat från 36 till 41 procent och de som aldrig åker har minskat från 51 till 47 procent. Här kan dock skillnaderna inte anses statistiskt säkerställda.

2.2. Hur tryggt och enkelt är det?

I både 2015 års och 2017 års undersökning fick de svarande bedöma hur väl de tyckte att följande påståenden stämmer:

- Jag upplever att det är tryggt att på egen hand resa med kollektivtrafik.
- Jag upplever att det är enkelt att på egen hand resa med kollektivtrafik.

2017 var det 74 procent av de i åldern 18–64 år som ansåg att det stämmer mycket eller ganska bra att det är tryggt att åka kollektivt och 63 procent som tyckte att det stämde mycket eller ganska bra att det skulle

vara enkelt. För svarande i åldern 65–85 år var andelen som instämde i de båda påståendena några procentenheter större. (Se tabell 2a och 2b)

För båda åldersgrupperna och för båda dessa påståenden har andelen som instämmer minskat några procentenheter från 2015. Ingen av dessa minskningar kan säkerställas statistiskt, men då motsvarande minskning finns i alla dessa fyra nedbrytningar kan de ändå bekräfta varandra.

2.3. Vad krävs?

På frågorna om vad som krävs för att det ska bli tryggare respektive enklare att resa på egen hand med kollektivtrafik finns några signifikanta skillnader mellan de båda undersökningarna bland de svarande i åldern 18–64 år. På frågan om vad som krävs för att göra det tryggare har andelen som svarade mer och bättre utrop på fordonen minskat medan andelen som svarade fler och bättre utrop på stationer, perronger och hållplatser ökat. Även på frågan om vad som krävs för att det ska bli enklare har andelen som vill ha mer eller bättre utrop på stationer, perronger och hållplatser ökat, medan andelen som tycker det krävs mer och bättre utrop på fordonen däremot är densamma.

I båda undersökningarna är det följande önskemål som är de vanligaste för att göra det både tryggare och enklare att åka kollektivt på egen hand för den som har en synnedsättning: (Se tabell 3a och 3b)

- Mer och bättre utrop på stationer, perronger och hållplatser.
- Mer och bättre utrop på fordonen.
- Mer ledsagning på stationer, knutpunkter och hållplatser.
- Fler och bättre ledstråk på stationer, perronger och hållplatser.

2.4. Sammanfattning – kollektivtrafik

När det gäller medlemmar i arbetsför ålder finns det alltså två förändringar som kan anses statistiskt säkerställda. Dessa är att de som åker kollektivt på egen hand minst en gång i månaden har ökat och de som aldrig åker kollektivt själv har minskat.

Liknande förändringar finns också för de som är över 65. Även om skillnaderna för de äldre inte kan anses statistiskt säkerställda kan ändå likheterna, det vill säga samma riktning på skillnaderna, i de båda åldersgruppernas resultat bekräfta varandra. Därmed finns det alltså visst underlag för att påstå att SRF:s medlemmar åker kollektivt mer 2017 än 2015. Bland medlemmarna i åldern 65–85 är det ändå närmare hälften som aldrig åker kollektivt på egen hand.

Samtidigt verkar det vara så att medlemmarna i lägre grad instämmer i att det skulle vara tryggt respektive enkelt att åka kollektivt på egen hand. Andelen som håller med om att det är tryggt (omkring tre av fyra i båda åldersgrupperna) är större än andelen som instämmer i att det är enkelt (omkring två av tre i båda grupperna). Detta betyder samtidigt att ungefär en av fyra inte håller med om att det är tryggt och en av tre inte håller med om att det är enkelt att åka kollektivt på egen hand.

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

3.1. Hur ofta?

Deltagarna tillfrågades också om hur ofta de rör sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där de bor. (Se tabell 4) Även när det gäller denna fråga finns ett par signifikanta skillnader för gruppen 18–64 år som inte finns för gruppen över 65. Andelen i arbetsför ålder som svarat att de rör sig i gatu- och trafikmiljö varje dag ökade från 55 procent 2015 till 62 procent 2017. På motsvarande sätt finns också en statistiskt säkerställd skillnad bland de som aldrig rör sig på egen hand i sådan miljö. Denna andel har minskat från 17 procent till 11 procent.

Även sett till de som rör sig i gatu- och trafikmiljö minst en gång i månaden finns en ökning från 78 procent 2015 till 83 procent 2017.

Denna ökning kan dock inte anses statistiskt säkerställd.

För gruppen som är över 65 år finns inga motsvarande skillnader när 2017 års resultat jämförs med 2015 års resultat. I båda undersökningarna var det omkring var femte medlem i denna åldersgrupp som svarade att de aldrig rör sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö och drygt tre fjärdedelar som gör det minst en gång per månad.

3.2. Hur tryggt och enkelt är det?

Även när det gäller gatu- och trafikmiljö fick respondenterna svara på hur väl de tycker att följande påståenden stämmer: (Se tabell 5a och 5b)

- Jag upplever att det är tryggt att röra mig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där jag bor.
- Jag upplever att det är enkelt att röra mig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där jag bor.

Omkring tre av fyra i åldern 18–64 instämde i båda dessa påståenden. Här finns inga signifikanta skillnader mellan undersökningarna för

gruppen i arbetsför ålder. Andelen som instämmer har dock minskat med någon enstaka procentenhet för båda påståendena.

När det gäller gruppen 65–85 år har däremot upplevelsen av både trygghet och enkelhet i gatumiljön minskat signifikant från 2015 till 2017. För påståendet om att det är tryggt har andelen äldre som instämmer minskat från 84 till 75 procent och när det gäller påståendet om att det är enkelt har andelen som instämmer minskat från 79 till 72 procent.

Precis som när det gäller kollektivtrafik ovan kan resultaten för de båda åldersgrupperna stödja varandra. För båda grupperna finns en viss försämring av upplevelsen av såväl trygghet som enkelhet även om den bara är signifikant för den äldre gruppen.

3.3. Vad krävs?

På frågan om vad som krävs för att det ska bli tryggare och enklare att röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö är följande de mest förekommande önskemålen: (Se tabell 6a och 6b)

- Övergångsställena behöver bli mer tillgängliga
- Gångtrafiken behöver skiljas bättre från bil- och cykeltrafiken
- Det behövs fler och bättre ledstråk

3.4. Sammanfattning – gatu- och trafikmiljö

Precis som på området kollektivtrafik ovan finns det ett par signifikanta skillnader från 2015 när det gäller om och hur ofta medlemmar i arbetsför ålder rör sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö, då andelen som gör det varje dag har ökat och andelen som aldrig gör det har minskat. För medlemmar som är mellan 65 och 85 finns inte motsvarande förändringar.

2017 var det omkring tre av fyra i båda åldersgrupperna som instämmer i de båda påståendena att det är tryggt respektive enkelt att röra sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö. Här finns en signifikant minskning för de över 65 och en minskning som inte är signifikant för de under 65.

4. Färdtjänst

När det gäller om och hur ofta SRF:s medlemmar åker färdtjänst är skillnaderna mellan 2017 och 2015 ganska små. En av dessa skillnader kan dock anses statistiskt säkerställd. (Se tabell 7)

När de i åldern 18–64 som svarat att de åker varje dag, minst en gång i veckan och minst en gång i månaden läggs samman till en enda svarskategori syns en tydlig och statistiskt säkerställbar minskning i åkandet. 2015 var det 73 procent av medlemmarna i arbetsför ålder som åkte minst en gång i månaden. 2017 var samma siffra 66 procent. För medlemmarna över 65 år har procentandelen som åker minst en gång i månaden däremot ökat något, men denna ökning är så liten att den inte kan säkerställas statistiskt.

Andelen som 2017 svarat att de åker varje dag är 14 procent bland medlemmar 18–64 år och bara någon enstaka procent bland de som är 65–85 år. När det gäller alla de som åker minst en gång i månaden är motsvarande andelar 66 respektive 53 procent.

I gruppen 18–64 år var det två av tio som aldrig åker färdtjänst 2017. I gruppen 65–85 var det tre av tio.

4.1. Hur fungerar färdtjänsten?

När det gäller upplevelsen av hur färdtjänsten fungerar finns visserligen en skillnad för gruppen 18–64 år när 2017 års resultat jämförs med det från 2015. De i arbetsför ålder som tycker att det stämmer mycket eller ganska bra att färdtjänsten fungerar bra har minskat från 78 till 73 procent. Dock kan vi inte säga att denna skillnad är statistiskt säkerställd. Detta innebär emellertid också att lite mer än var fjärde medlem i åldern 18–64 år inte håller med om att färdtjänsten fungerar bra.

(Se tabell 8)

För gruppen 65–84 år är nöjdheten något större – hela 84 procent 2017. För denna grupp finns dock ingen skillnad alls mellan de båda undersökningarna.

4.2. Vad krävs?

På frågan om vad som krävs för att färdtjänsten ska fungera bättre förekommer många olika svar. (Se tabell 9) Det i särklass största kategorin av önskemål handlar om att tidspassningen behöver bli bättre. Hela fyra av tio i gruppen 18–65 år och tre av tio i gruppen 65–85 år anser detta.

De näst vanligaste önskemålen är att det blir kortare tid mellan beställning och framkörning, att samplaneringssystemet ska tas bort samt att det ska bli lättare att boka. Bland de i åldern 18–65 var det omkring en av tio som angav var och ett av dessa förbättringskrav.

Det är dock två mindre vanliga önskemål som skiljer sig mest när vi

jämför resultaten 2017 med de för 2015. Bland de i åldern 18–65 var det 2015 bara en procent som ansåg att det behöver bli lättare att göra stopp och omvägar under resan samt 1 procent som ansåg att det ska vara möjligt att ta med sig ledsagare utan extra kostnad. 2017 hade motsvarande andelar ökat till 6 respektive 5 procent.

Förutom de mer strukturella kraven ovan för att färdtjänsten ska upplevas bättre har många också haft synpunkter som handlar mer om chaufförerna. Exempelvis handlar dessa önskemål om språkkunskaper, lokalkännedom och bemötande.

4.3. Sammanfattning och jämförelse – färdtjänst

Dessa resultat tyder på att färdtjänståkandet har minskat bland medlemmar i åldern 18–64 år. Det finns också indikationer på att upplevelsen av hur färdtjänsten fungerar har försämrats för denna grupp. För gruppen 65–85 år verkar det dock inte finnas några skillnader från 2015 på dessa frågor.

Dessa förändringar stämmer överens med de förändringar som sker inom färdtjänsten generellt. I den så kallade ANBARO (Barometern för anropsstyrd trafik) mäts nöjdheten för flera olika aspekter av färdtjänstresor och sjukresor. I den senaste ANBARO-rapporten från februari 2017 redovisas att en sammanfattande nöjdhet för hela färdtjänstresan inklusive beställning har minskat från 93 till 90 procent för alla användare under perioden 2012 till 2016. (Svensk kollektivtrafik 2017A)

Statistik från myndigheten Trafikanalys visar också att antalet färdtjänsttillstånd har minskat från 320 000 tillstånd år 2012 till 316 000 tillstånd år 2016. Även antalet resor totalt har minskat något under samma period, men antalet resor per tillståndshavare och år har däremot varit ungefär samma. (Trafikanalys 2017A)

Varken Anbaron eller Trafikanalys redovisar siffror för separata åldersgrupper.

5. Sammanfattande diskussion

5.1. Kollektivtrafik och trafikmiljö

I denna rapport har resultaten för tre områden redovisats i korthet; Kollektivtrafik, gatu- och trafikmiljö samt färdtjänst. Resultaten har endast redovisats för de två åldersgrupperna 18–64 och 65–85 år.

Resultaten för de två första områdena – kollektivtrafik och gatu- och trafikmiljö – liknar till stor del varandra:

- Bland medlemmar i åldern 18–64 år verkar både andelen som åker kollektivt på egen hand och andelen som rör sig själva i gatu- och trafikmiljö ha ökat från 2015 till 2017.
- På motsvarande sätt har andelarna i samma åldersgrupp som aldrig åker kollektivt eller aldrig rör sig i trafikmiljö minskat signifikant.
- För medlemmar i åldern 65–85 år finns inte samma signifikanta förändringar på något av dessa två områden.
- Graden av upplevd trygghet och graden av upplevd enkelhet verkar ha minskat något på båda områdena och för båda åldersgrupperna.
- På båda områdena finns det flera olika konkreta önskemål för ökad fysisk tillgänglighet och användbarhet som är specifika för personer med synnedsättning.

Att graden av upplevd trygghet och enkelhet har minskat kan verka som en negativ utveckling. Det är dock inte troligt att denna förändring – som alltså bara till viss del är statistiskt säkerställd – beror på att det faktiskt blivit mer otryggt och mindre enkelt i kollektivtrafik och gatumiljö på de två år som gått mellan undersökningarna. En alternativ förklaring kan vara att de senaste årens uppmärksamhet kring frågorna inom SRF har påverkat medlemmarnas inställning. Exempelvis kan både den första undersökningen som gjordes 2015 och den rikstäckande kampanjen ”Gata för alla” som genomfördes 2016 ha ökat medvetenheten om de faror och svårigheter som finns i kollektivtrafik och offentliga utomhusmiljöer. Medlemmar kan också ha påverkat varandras inställning genom storytelling, samtalsgrupper och tematräffar.

Att andelen som åker kollektivt och rör sig på egen hand i trafikmiljö har ökat kan till viss del också betyda att det finns fler nya och därmed ovana resenärer bland medlemmarna.

Ett annat område som kan vara helt avgörande när det gäller trygghet och möjligheterna att ta sig fram i offentliga miljöer är den habilitering och rehabilitering som personer med synnedsättning får. Dock är det inte troligt att rehabiliteringen skulle ha hunnit försämrats så mycket på nationell nivå på två år att det skulle ge utslag i den aktuella undersökningen.

Upplevd trygghet och enkelhet är i högsta grad en subjektiv uppfattning hos den enskilda individen. Dock borde dessa upplevelser – åtminstone på generell nivå – påverkas av det arbete som ändå görs på många håll för att förbättra tillgänglighet och användbarhet i kollektivtrafik och trafikmiljö. Här finns inte utrymme att varken redovisa all tillgänglig statistik på området eller beskriva alla förändringar som kan

få en individ att känna sig trygg i högre eller lägre grad. Några exempel på helt objektiva förbättringar kan ändå nämnas. Till exempel har andelen audiovisuella utrop på samtliga kollektivtrafikfordon i landet ökat från 68,4 procent i augusti 2013 till 83,0 procent i juli 2017. (Svensk kollektivtrafik 2017B) Dessutom har Trafikverket som mål att mellan åren 2009 och 2021 tillgänglighetsanpassa 150 tågstationer och 2 000 hållplatser i hela landet. Till och med 2016 hade 79 stationer och 1 218 hållplatser åtgärdats. Bland de åtgärder som görs i detta projekt kan nämnas att förbättra belysning, installera ledstråk och sätta upp taktila informationsskyltar. (Trafikanalys 2017B). Vidare går det idag att få ledsagning på 279 stationer och knutpunkter runt om i landet och inom det samarbete för ledsagning i kollektivtrafiken som Jernhusen och Trafikverket finansierar ökade antalet ledsagningar med fyra procent mellan 2015 och 2016. (Trafikanalys 2017B).

5.2. Färdtjänstresande

När det gäller färdtjänst har andelen som åker minst en gång i månaden alltså minskat signifikant bland medlemmar i åldern 18–64 år.

Inom ramen för denna undersökning är det inte möjligt att slå fast att det finns ett statistiskt samband mellan denna minskning och att en större andel i samma åldersgrupp åker mer kollektivt och rör sig mer på egen hand i trafikmiljö. Minskningen i färdtjänståkandet skulle kunna vara en följd av ökade möjligheter att klara sig själv i kollektivtrafiken och andra offentliga miljöer. Det skulle emellertid också kunna vara en följd av ett minskat antal färdtjänstillstånd, minskad resetilldelning eller andra försämringar av flexibilitet och kvalitet inom färdtjänsten.

Som beskrivits ovan visar också statistik från Trafikanalys att antalet tillstånd för färdtjänst har minskat något de senaste åren. Antalet resor per tillståndshavare har dock inte minskat nämnvärt under samma period.

När det gäller förbättringspotential inom färdtjänsten är det tidspassningen som fortsatt är det absolut vanligaste önskemålet. Att önskemålen om att det ska bli lättare att göra stopp och omvägar under resan samt att det ska bli möjligt att ta med sig ledsagare i bilen har blivit vanligare kan tyda på att fler kommuner och regioner har gjort inskränkningar på dessa områden i sina riktlinjer för färdtjänst. Denna skillnad kan dock i det här fallet också bero på helt enkättekniska saker; Eftersom dessa svar bygger på en öppen fråga kan de olika svaren ha kategoriserats olika när Sifo har redovisat resultaten.

5.3. Avslutningsvis

När de två medlemsundersökningarna från 2015 och 2017 nu läggs till handlingarna Kan vi konstatera att resultaten – trots den korta tidsperioden mellan undersökningarna – faktiskt indikerar vissa förändringar, men också att resultaten visar på ett oförändrat tillstånd på andra områden.

En positiv förändring är att medlemmarna i åldern 18–64 år verkar åka kollektivt i något högre grad och lite oftare rör sig i gatu- och trafikmiljö. För medlemmarna i åldern 65–85 år verkar det däremot inte finnas några förändringar i hur ofta de åker kollektivt, rör sig i gatu- och trafikmiljö eller reser med färdtjänsten.

När det gäller kongressmålet om att fler medlemmar generellt ska uppleva resande och gatumiljö som något användbart och tryggt kan vi inte se någon positiv förändring. Här finns det tvärtom indikationer på att utvecklingen gått åt motsatt håll både för de i åldern 18–64 år och de i åldern 65–85 år.

Att medlemmarna i åldern 18–64 år åker färdtjänst i mindre utsträckning kan samtidigt ses som både en positiv och negativ förändring. Om medlemmarnas behov av att åka färdtjänst har minskat i samma utsträckning är det positivt. Om behovet däremot inte har minskat i motsvarande grad är utvecklingen däremot mer negativ ur medlemmarnas perspektiv. Medlemmarnas uppfattning om det egna behovet av färdtjänst har dock inte mätts i denna undersökning.

6. Referenser

- Sifo 2017. Upplevelser av trafiksituationer.
Webbadress: www.srf.nu/det-har-gor-vi/rapporter/rap
- Synskadades Riksförbund 2015. Åsikter om kollektivt resande, trafikmiljö och färdtjänst – En rapport om hur personer med synnedläggelse upplever resande och gatumiljö och om hur trygghet och tillgänglighet kan förbättras.
Webbadress: www.srf.nu/det-har-gor-vi/rapporter/rapporter/
- Synskadades Riksförbund 2016A. Plattform för tillgänglig och användbar fysisk miljö, antagen 2016-06-20-21.
Webbadress: www.srf.nu/det-har-gor-vi/fragor-vi-driver/sa-har-vill-vi-ha-det/vard/

- Synskadades Riksförbund 2016B Plattform för färdtjänst och riks-färdtjänst, antagen 2016-12-16.
Webbadress: www.srf.nu/det-har-gor-vi/fragor-vi-driver/sa-har-vill-vi-ha-det/vard/
- Svensk kollektivtrafik 2017A. ANBARO – årsrapport 2016.
Webbadress: www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/barometer-for-anropsstyrd-trafik/
- Svensk kollektivtrafik 2017B. Miljö- och fordonsdatabasen (Frida).
Webbadress: frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm
- Trafikanalys 2017A. Färdtjänst
Webbadress: www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/
- Trafikanalys 2017B. Uppföljning av de transportpolitiska målen 2017, Rapport 2017:7
Webbadress: www.trafa.se/globalassets/rapporter/rapport-2017_7-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2017.pdf

Tabellbilaga

Tabell 1.

Hur ofta reser du på egen hand med kollektivtrafik? Kollektivtrafik inkluderar buss, tåg, spårvagn, tunnelbana, båt.

(Q1)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Varje dag	16	19	4	4
Någon eller några gånger varje vecka	25	24	19	25
Någon eller några gånger varje månad	11	16	13	12
Mindre än en gång i månaden	14	14	13	12
Aldrig	34	26	51	47
Tveksam, vet ej	–	0	0	0
Bas: Samtliga				
Antal svar:	501	401	500	598

Tabell 2a.

Hur väl stämmer följande påstående...

Jag upplever att det är tryggt att på egen hand resa med kollektivtrafik.
Stämmer det...

(Q2)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Mycket bra	14	16	20	21
Ganska bra	60	54	57	53
Ganska dåligt	21	20	15	15
Mycket dåligt	5	7	5	7
Tveksam, vet ej	1	3	2	4
Bas: Om reser på egen hand. (Q1)				
Antal svar:	329	293	42	316

Tabell 2b.

Hur väl stämmer följande påstående... Jag upplever att det är enkelt att på egen hand resa med kollektivtrafik. Stämmer det...

(Q4)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Mycket bra	14	12	17	16
Ganska bra	48	49	50	48
Ganska dåligt	30	30	22	22
Mycket dåligt	6	7	8	10
Tveksam, vet ej	1	2	3	3
Bas: Om reser på egen hand. (Q1)				
Antal svar:	329	293	242	316

Tabell 3a.

Vad tycker du krävs\behövs för att det ska bli tryggare för dig att på egen hand resa med kollektivtrafik?

(Q3)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Mer och bättre utrop i och på fordonen	43	32	25	24
Mer och bättre utrop på stationer, perronger och hållplatser	25	37	21	24
Fler och bättre ledstråk på stationer, perronger och hållplatser	10	12	6	8
Mer ledsagning på stationer, knutpunkter och hållplatser	22	20	19	15
Plattformsväggar	5	4	1	2
Skyddsstaket	1	3	1	2
Lättare att betala och boka biljetter	4	7	5	5
Lättare att få information om tidtabeller och reseutbud	10	11	5	6
Mer mobility- eller orienteringsträning	0	3	–	2

Mer fysisk eller medicinsk rehabilitering	–	2	–	3
Behöver\tror behöver en ledarhund	–	0	–	2
Annat, nämligen	44	44	32	36
Tveksam, vet ej	12	14	27	26
Bas: Om 2–5 i Q2.				
Antal svar:	282	247	193	250

Tabell 3b.

Vad tycker du krävs\behövs för att det ska bli enklare för dig att på egen hand resa med kollektivtrafik?

(Q5)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Mer och bättre utrop i och på fordonen	34	34	20	24
Mer och bättre utrop på stationer, perronger och hållplatser	23	39	20	24
Fler och bättre ledstråk på stationer, perronger och hållplatser	11	15	6	8
Mer ledsagning på stationer, knutpunkter och hållplatser	21	27	20	14
Plattformsväggar	3	4	–	2
Skyddstaket	1	2	–	3
Lättare att betala och boka biljetter	9	9	4	8
Lättare att få information om tidtabeller och reseutbud	10	12	7	8
Mer mobility- eller orienteringsträning	1	2	–	1
Mer fysisk eller medicinsk rehabilitering	–	2	–	1
Behöver\tror behöver en ledarhund	–	0	–	1

Annat, nämligen	48	40	35	31
Tveksam, vet ej	15	17	26	30
Bas: Om 2–5 i Q4.				
Antal svar:	282	259	202	265

Tabell 4.

Hur ofta rör du dig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där du bor?

(Q7)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Varje dag	55	62	46	46
Någon eller några gånger varje vecka	20	18	27	26
Någon eller några gånger varje månad	3	3	4	4
Mindre än en gång i månaden	4	5	3	5
Aldrig	17	11	20	19
Tveksam, vet ej	0	0	0	0
Bas: Samtliga				
Antal svar:	501	401	500	598

Tabell 5a.

Hur väl stämmer följande påstående...

Jag upplever att det är tryggt att röra mig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där jag bor. Stämmer det...

(Q8)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Mycket bra	26	24	28	25
Ganska bra	50	52	56	50
Ganska dåligt	17	17	11	18
Mycket dåligt	5	6	4	6
Tveksam, vet ej	2	1	1	1
Bas: Om rör sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö				
Antal svar:	414	355	399	481

Tabell 5b.

Hur väl stämmer följande påstående...

Jag upplever att det är enkelt att röra mig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där jag bor. Stämmer det...

(Q10)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Mycket bra	26	27	28	25
Ganska bra	50	48	51	47
Ganska dåligt	16	17	15	20
Mycket dåligt	5	6	4	7
Tveksam, vet ej	2	1	2	1
Bas: Om rör sig på egen hand i gatu- och trafikmiljö				
Antal svar:	414	355	399	481

Tabell 6a.

Vad tycker du krävs\behövs för att det ska bli tryggare för dig att röra dig på egen hand i gatu- och trafikmiljö på orten där du bor?

(Q9)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Fler och bättre ledstråk	8	14	5	11
Gångtrafiken behöver skiljas bättre från bil- och cykeltrafiken	25	23	13	21
Antalet bilar, cyklar och andra fordon behöver minska	4	4	3	7
Ljudnivån behöver bli lägre, så det blir enklare att använda hörseln	1	3	–	3
Övergångsställena behöver bli mer tillgängliga	26	21	12	14
Behöver mer mobility- eller orienteringsträning	1	2	1	2
Behöver mer fysisk eller medicinsk rehabilitering	–	1	1	2

Behöver\tror behöver en ledarhund	–	1	0	1
Att elbilar och andra tystgående fordon förses med ljud	4	4	3	7
Annat, nämligen	55	56	48	43
Tveksam, vet ej	21	20	35	32
Bas: Om 2–5 i Q8.				
Antal svar:	308	270	286	359

Tabell 6b.

Vad tycker du krävs\behövs för att det ska bli enklare för dig att röra dig på egen hand i gatu- och trafikmiljön på orten där du bor?

(Q11)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Fler och bättre ledstråk	10	15	7	11
Gångtrafiken behöver skiljas bättre från bil- och cykeltrafiken	18	18	10	17
Antalet bilar, cyklar och andra fordon behöver minska	4	6	3	6
Ljudnivån behöver bli lägre, så det blir enklare att använda hörseln	1	5	0	3
Övergångsställena behöver bli mer tillgängliga	20	21	9	13
Behöver mer mobility- eller orienteringsträning	3	2	1	1
Behöver mer fysisk eller medicinsk rehabilitering	1	1	1	2
Behöver\tror behöver en ledarhund	–	1	0	2
Att elbilar och andra tystgående fordon				

förses med ljud	1	5	2	6
Annat, nämligen	54	46	36	40
Tveksam, vet ej	25	28	47	38
Bas: Om 2–5 i Q10.				
Antal svar:	305	258	287	362

Tabell 7.

Hur ofta åker du färdtjänst?

(Q13)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Varje dag	15	14	2	1
Någon eller några gånger varje vecka	36	32	20	21
Någon eller några gånger varje månad	22	20	28	31
Mindre än en gång i månaden	9	12	19	17
Aldrig	19	21	31	30
Tveksam, vet ej	0	1	1	1
Bas: Samtliga				
Antal svar:	501	401	500	598

Tabell 8.

Hur väl stämmer följande påstående...

Jag upplever att det fungerar bra att åka med färdtjänst. Stämmer det...

(Q14)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Mycket bra	30	29	47	38
Ganska bra	49	44	38	46

Ganska dåligt	14	17	10	11
Mycket dåligt	7	9	4	5
Tveksam, vet ej	1	1	1	1
Bas: Om åker färdtjänst (Q13)				
Antal svar:	403	315	343	415

Tabell 9.

Vad tycker du krävs\behövs för att det ska fungera bättre för dig att åka med färdtjänst?

(Q15)	18–64		65–85	
	2015	2017	2015	2017
Tidspassningen behöver bli bättre	37	40	35	30
Fler resor måste kunna tilldelas	4	6	2	3
Bli lättare att göra stopp och omvägar under resan	1	6	1	5
Vara möjligt att ta med sig ledsagare utan kostnad	1	5	2	5
Vara möjligt att ta med sig ledarhund i bilen	1	2	1	3
Vara möjligt att åka dygnet runt	3	5	–	3
Lägre kostnad	4	5	1	3
Lättare att boka	10	9	6	4
Tiden mellan bokning och framkörning behöver minska	12	13	8	10
Samplaneringssystemet måste tas bort	10	9	8	7
Annat, nämligen	65	62	58	47
Tveksam, vet ej	10	12	14	23
Bas: Om 2–5 i Q14				
Antal svar:	284	223	183	259


Juli 2017

Rapportförfattare:

Mikael Ståhl, Utredare/handläggare, Synskadades Riksförbund

Telefon: 08-39 92 91

E-post: mikael.stahl@srf.nu



Synskadades Riksförbund är landets företrädare för personer med synnedsättning.

Detta material finns i följande versioner: på papper i tryckt text, som punktskrift, som word-fil, samt inläst på CD i DAISY-format. Beställs hos SRF Kontorsservice, tel: 08-39 90 00 eller via e-post: kontorsservice@srf.nu



Synskadades Riksförbund · 122 88 Enskede
tel: 08-39 90 00 · fax: 08-39 93 22
info@srf.nu · www.srf.nu



Stöd gärna vårt arbete.
Pg 90 00 90-2