

**Funktionshinder i
kollektivtrafik**

**Lägesrapport från regeringsuppdrag
om kartläggning av hinder i
kollektivtrafik för personer med
funktionsnedsättning**

RTAF

Datum: 2018-11-22

Tid: 10.30-11.30

**Plats: Waterfront,
Stockholm**

Tom Andersson

Uppdraget enligt regleringsbrev 2018 avseende Trafikanalys

Trafikanalys ska kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning.

I uppdraget bör samverkan ske med andra relevanta myndigheter och aktörer.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 29 mars 2019.

Begreppsfrågor

Funktionsnedsättning: nedsatt fysisk eller psykisk förmåga att nyttja kollektivtrafiken.

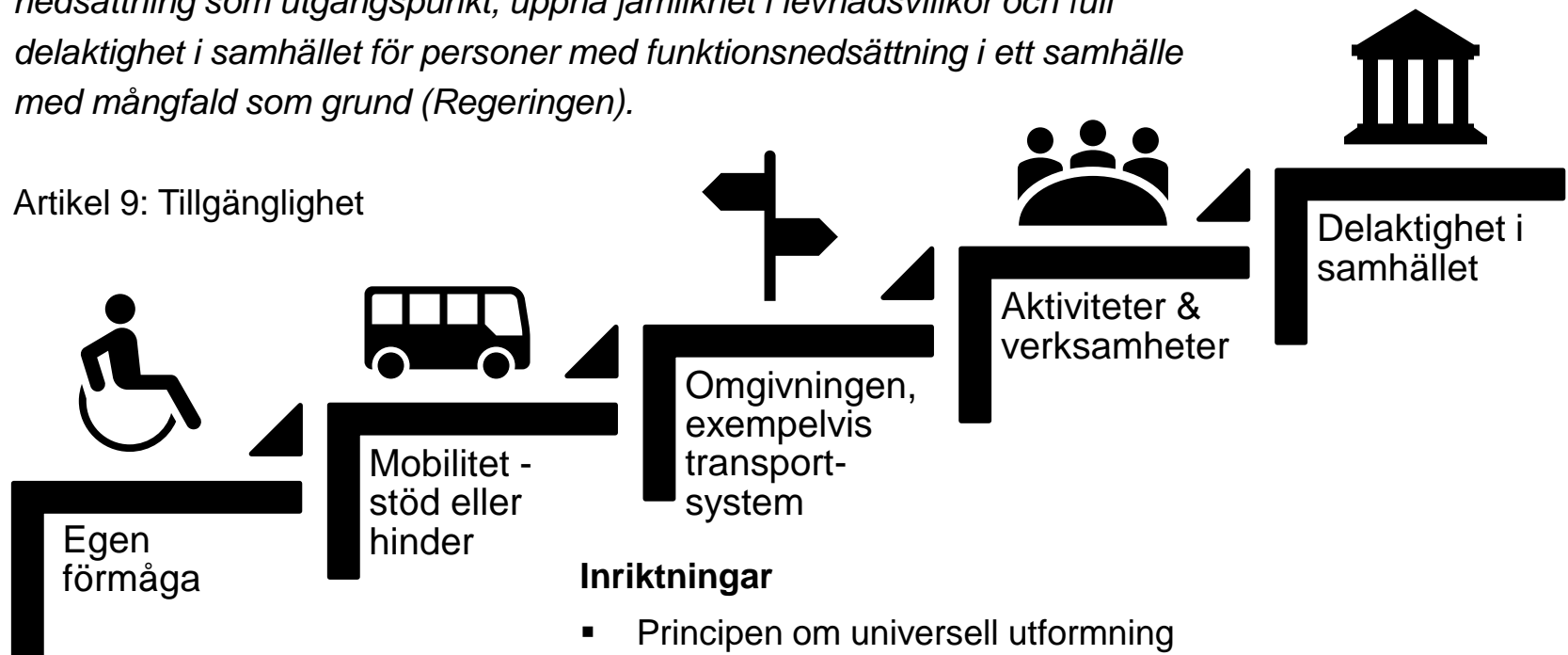
Funktionshinder: ***reshinder*** i kollektivtrafiken (KT) som förvärras med någon funktionsnedsättning och försvårar ***delaktighet*** på ett eller annat sätt.

Tillgänglighet inkluderar här och nu ***användbarhet*** för att förenkla språkbruket.

Mål och inriktning för funktionshinderpolitiken – november 2017

Målet är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund (Regeringen).

Artikel 9: Tillgänglighet



Inriktningar

- Principen om universell utformning
- Befintliga brister i tillgängligheten
- Individuella stöd och lösningar för individens självständighet
- Att förebygga och motverka diskriminering.

Tidigare kartläggningar – fokus på fysiska och tekniska hinder



Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14-RFRS
Trafikskottet

SVERIGES
RIKSDAG

Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets
tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning



TRANSPORT
STYRELSEN

RAPPORT
Dnr TSG 2015-267
September 2016
ISBN

Funktionsnedsatta och kollektivtrafik

Hur fungerar lagen?

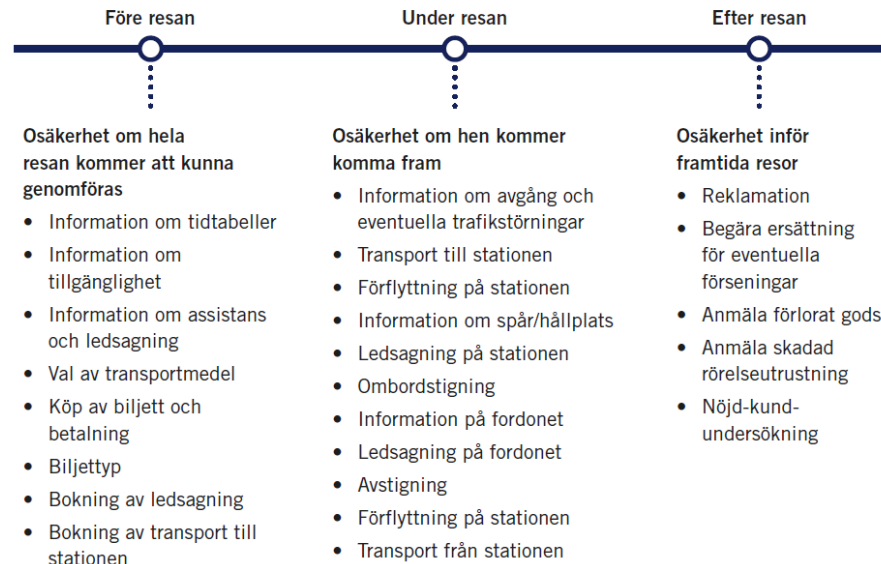


Fokus på Informations- och kunskapsgap

Konsumentrapporten 2018

Resenären kan stöta på problem före, under och efter resan

Detta är några faktorer som kan göra en konsument med funktionsnedsättning osäker i sitt resande. Osäkerheten kan leda till att fler väljer att inte resa med tåg eller buss utan väljer andra alternativ. När andra alternativ saknas begränsas konsumentens rättigheter och möjligheter.



Funktionshinder som konsumentfråga

Hur påverkar reshinder och otillgänglighet resandet?

Vägledande typologi för uppdraget

Funktionsnedsättningar	Reshinder	Kollektivtrafik
<ul style="list-style-type: none">• Fysiska• Sensoriska• Psykiska/Kognitiva	<ul style="list-style-type: none">• Fysiska-Tekniska• Information• Organisatoriska-sociala	<ul style="list-style-type: none">• Före resan• Under resan• Efter resan, inklusive störningar

Ett bredare perspektiv på funktionshinder föranleder mindre fokus på fysisk funktionsanpassning och avgränsning av kollektivtrafik till lokal och regional trafik på vägar, spår- och järnväg.

Tre perspektiv på hinder – *tillgänglighetskrav, upplevda hinder och effekter*

1. Forskningsöversikt och tidigare utredningar
2. Uppgifter om myndigheternas tillgänglighetsarbete, korrespondens, enkät, fallstudier och klagomål/synpunkter
3. Statistik, resvaneundersökningen (RVU Sverige) och andra relevanta undersökningar: Kollektivtrafikbarometern, Anbarometer och Rivkraft, även internationella
4. Inspel och synpunkter från intresse- och brukarorganisationer
5. Enkätundersökning om *reshinder*

Användbarhet som transportpolitiskt mål

Trafikanalys. Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018. Rapport 2018:8.

- *Negativ utvecklingen för nyckelmåtten om objektiv och subjektiv trygghet*
- *En aning förbättring av användbarhet för personer med funktionsnedsättning*
- *Ingen förändring i måtten på skillnader mellan kvinnor och män.*

FRIDA miljö- och fordonsdatabas – en svag positiv utveckling

Uppgifter visar enbart att respektive utrustning finns, men säger inget om funktionen.

TSG 2015-267.

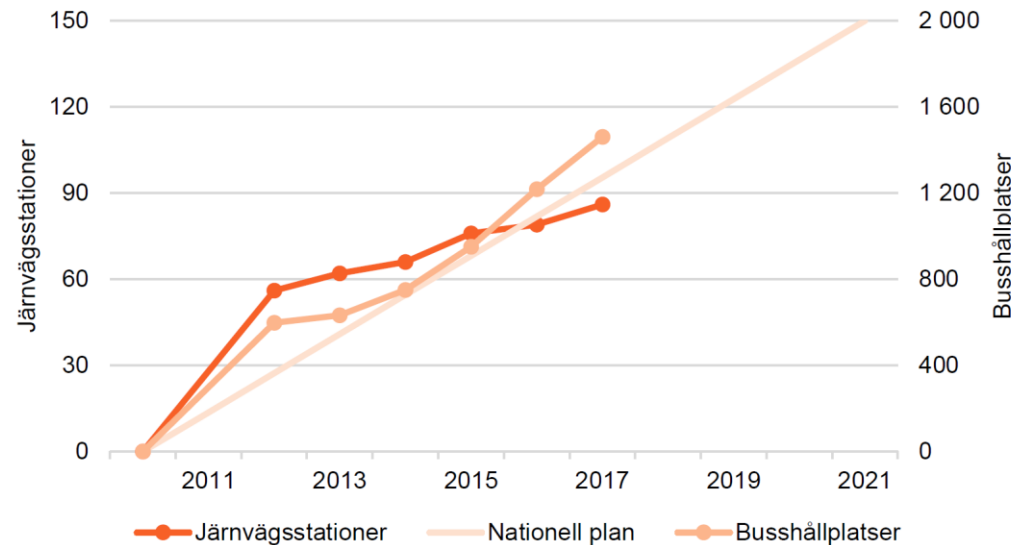
Korrespondens med SL

FRIDA används inte längre av flera kollektivtrafikmyndigheter och är därmed inte lämplig längre för uppföljning av statistik.

Svensk Kollektivtrafik 2018						
Tillgänglighet						
<input type="checkbox"/> Visa antalet fordon i täljare och nämnare.						
		Trafikslag				Totalt
		Buss	Spårvagn	Tåg	Fartyg	
■ Låggolv	Information	78,8 %	58,6 %	11,9 %	-	76,2 %
■ Ramp/lift	Information	1,6 %	-	-	2,4 %	1,5 %
	Ja	90,6 %	58,6 %	86,9 %	63,8 %	89,4 %
■ Rullstolsplats	Information	1,6 %	-	-	2,4 %	1,5 %
	Ja	92,4 %	58,6 %	100 %	81,9 %	91,6 %
■ Audiovisuellt utrop	Information	82,5 %	99,0 %	94,9 %	24,4 %	82,6 %
■ Barnvagnsplats	Information	1,6 %	-	-	2,4 %	1,5 %
	Ja	90,6 %	100 %	100 %	82,7 %	91,0 %
■ Tillgänglighetsanpassade fordon	Information	80,7 %	58,6 %	81,8 %	21,3 %	79,5 %

”Det prioriterade nätet”

Samtrafiken har drygt 70 000 hållplatser och stationer i sin databas.



Figur 2.38. Antalet användbarhetsanpassade järnvägsstationer och busshållplatser i det tidigare av Trafikverket utpekade s.k. prioriterade nätet.

Källa: Egen bearbetning av Trafikverket (2018i), Trafikanalys (2017k)

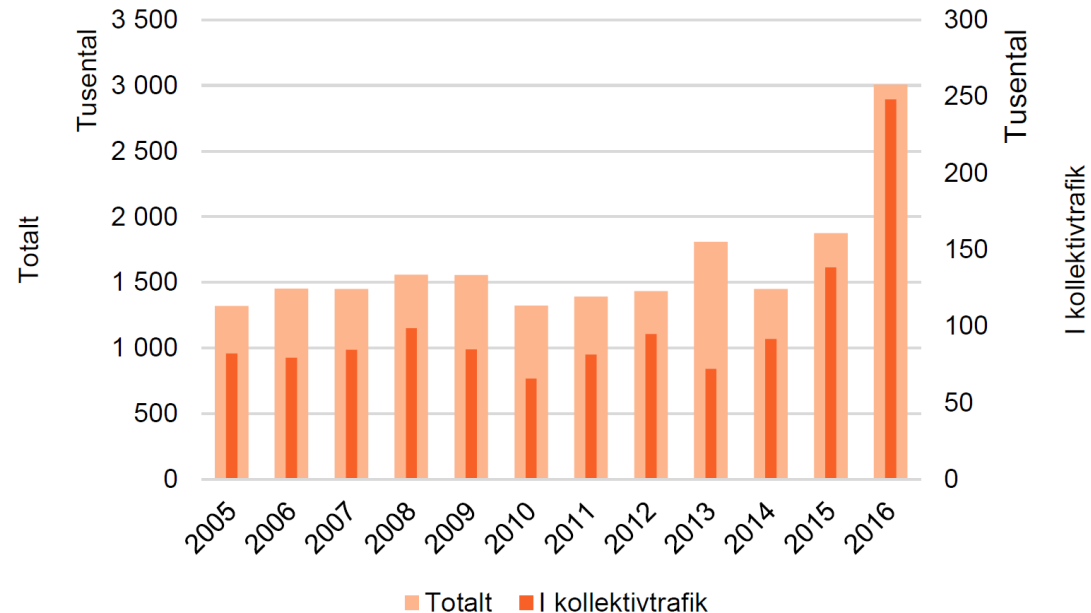
Trafikanalys. Rapport 2018:8

Korrespondens med Trafikverket

Det nationellt prioriterade nätet [...] måste till övervägande del anses överspelat [...] regionala kollektivtrafikmyndigheter [...] har som en av sina huvuduppgifter att peka ut vilka bytespunkter som ska vara tillgängliga för alla.

Nationella Trygghetsundersökning (NTU): sjunkande ”objektiv trygghet” i kollektivtrafik

Trafikanalys.
Rapport 2018:8

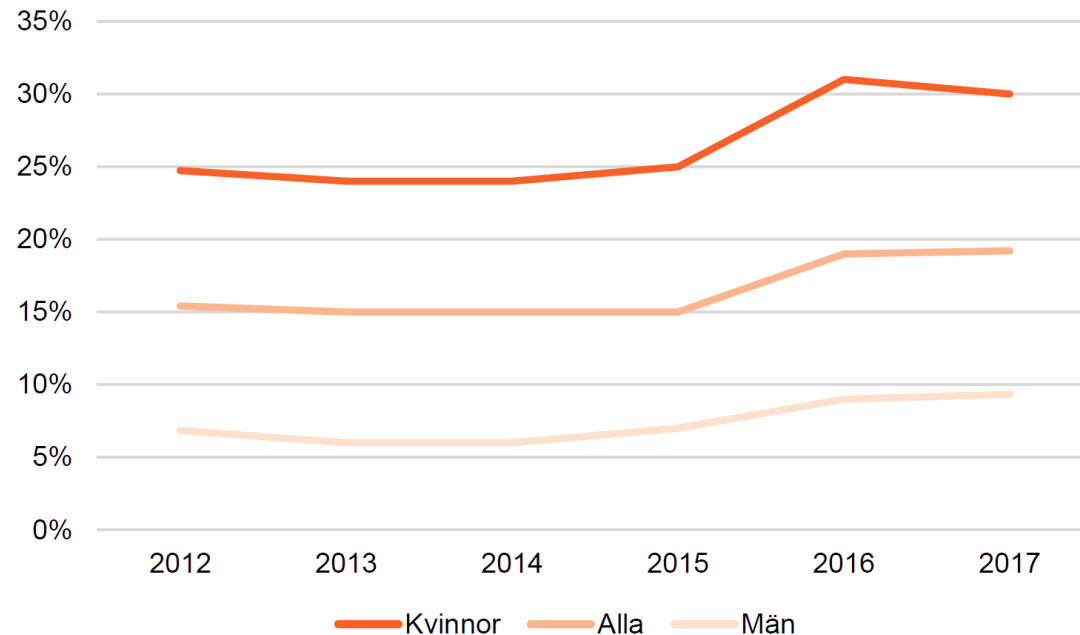


Figur 2.46. Utsatthet i befolkningen (16–79 år) för olika typer av våldsbrott (hot, personrån, misshandel och sexualbrott) mot enskild person dels totalt och dels som skett i kollektivtrafik (exempelvis buss, tåg eller station). Skattat antal händelser per år, 2005–2016.

Källa: Egen bearbetning av underlag från Brå (2018b) och Brå (2018a).

Nationella Trygghetsundersökning (NTU): sjunkande ”subjektiv trygghet” i kollektivtrafik

Trafikanalys.
Rapport 2018:8



Figur 2.48. Andel i befolkningen (16–79 år) som upplever otrygghet vid utevistelse en sen kväll. Skattade andelar, 2012–2017.

Källa: Brå (2018a)

(O)trygghet

Det är inte orimligt att anta att betydelsen av (o)trygghet växer med funktionsnedsättning.

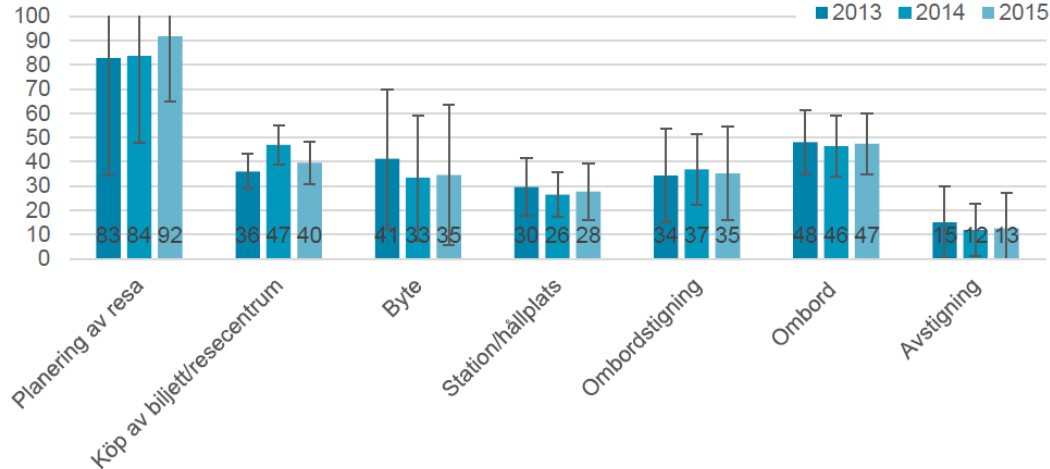
Det är inte orimligt att anta att betydelsen växer om och när det inte finns några alternativ till kollektivtrafik.

Dagens målstyrning – ”compliance”, inte strategisk styrning och uppföljning

Krav och efterlevnad för enskilda komponenter i kollektivtrafiksystemet, inte ett systematiskt kvalitetsarbete för en fungerande resa i sin helhet

En kedja är aldrig starkare än dess svagaste länk.

Trafikanalys användbarhetsmätningar 2013-2015



Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning - mätningar 2013-2015.
Trafikanalys. Rapport 2016:8.

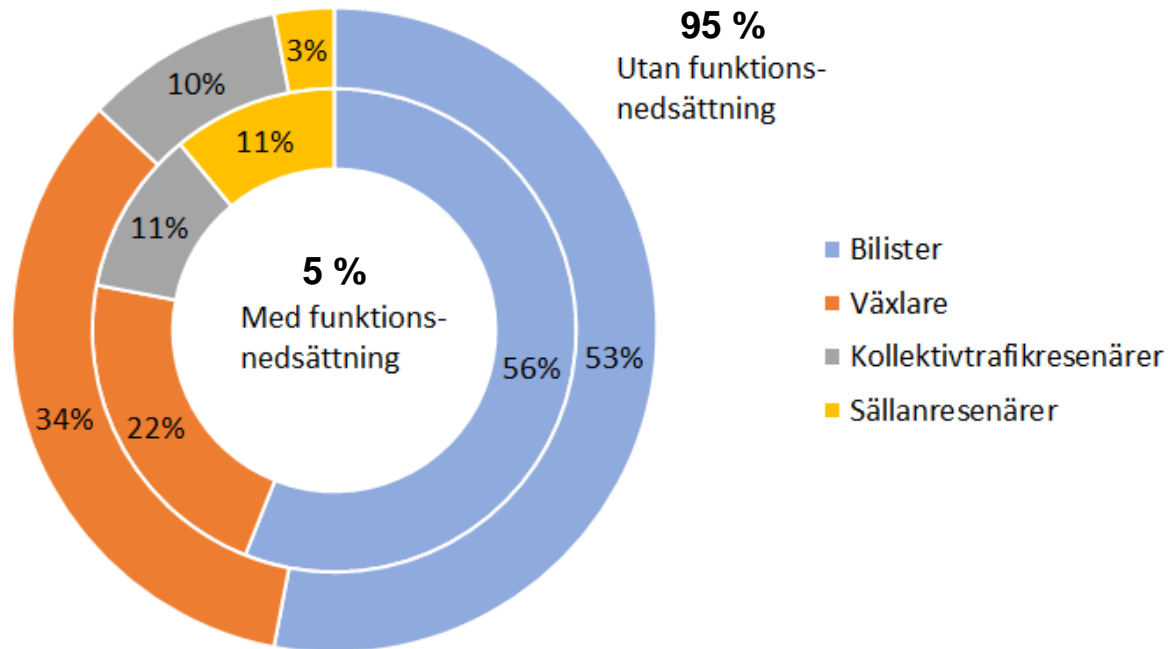
Granskning av kollektivtrafikresenärers rättigheter

Vid granskning (av totalt 27 trafikbolag) kunde Konsumentverket konstatera att endast ett företag har vad som får anses vara fullständig information om tillgängligheten.

Konsumentverket
PM 2017/63

Kollektivtrafikbarometern 2017

Har du någon form av funktionsnedsättning som begränsar dina möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken?



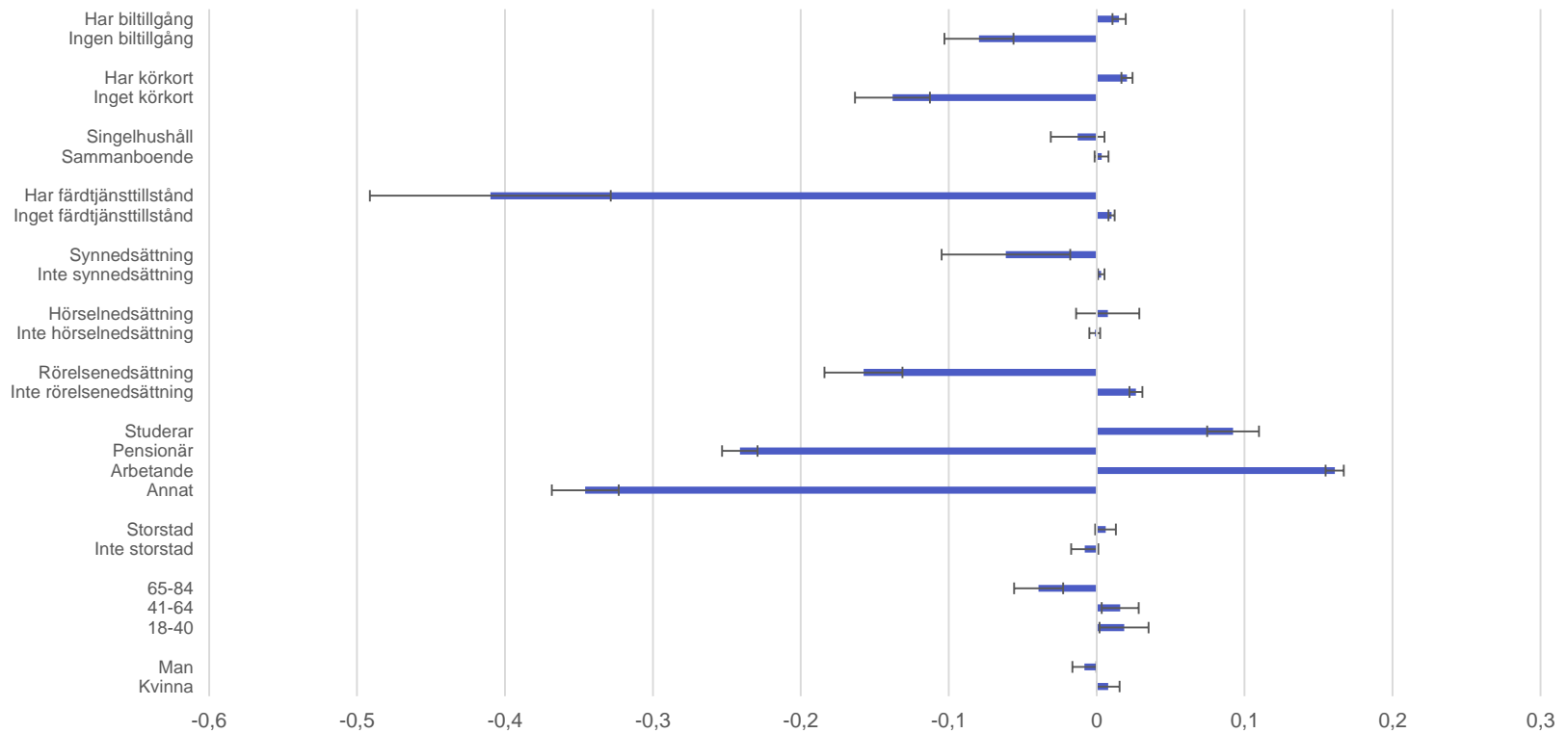
Den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige)

”Funktionsnedsättning”: totalt närmare 20 %, nedsatt rörelse-, syn- och hörsel förmåga (11 %, 4 %, 12 %)

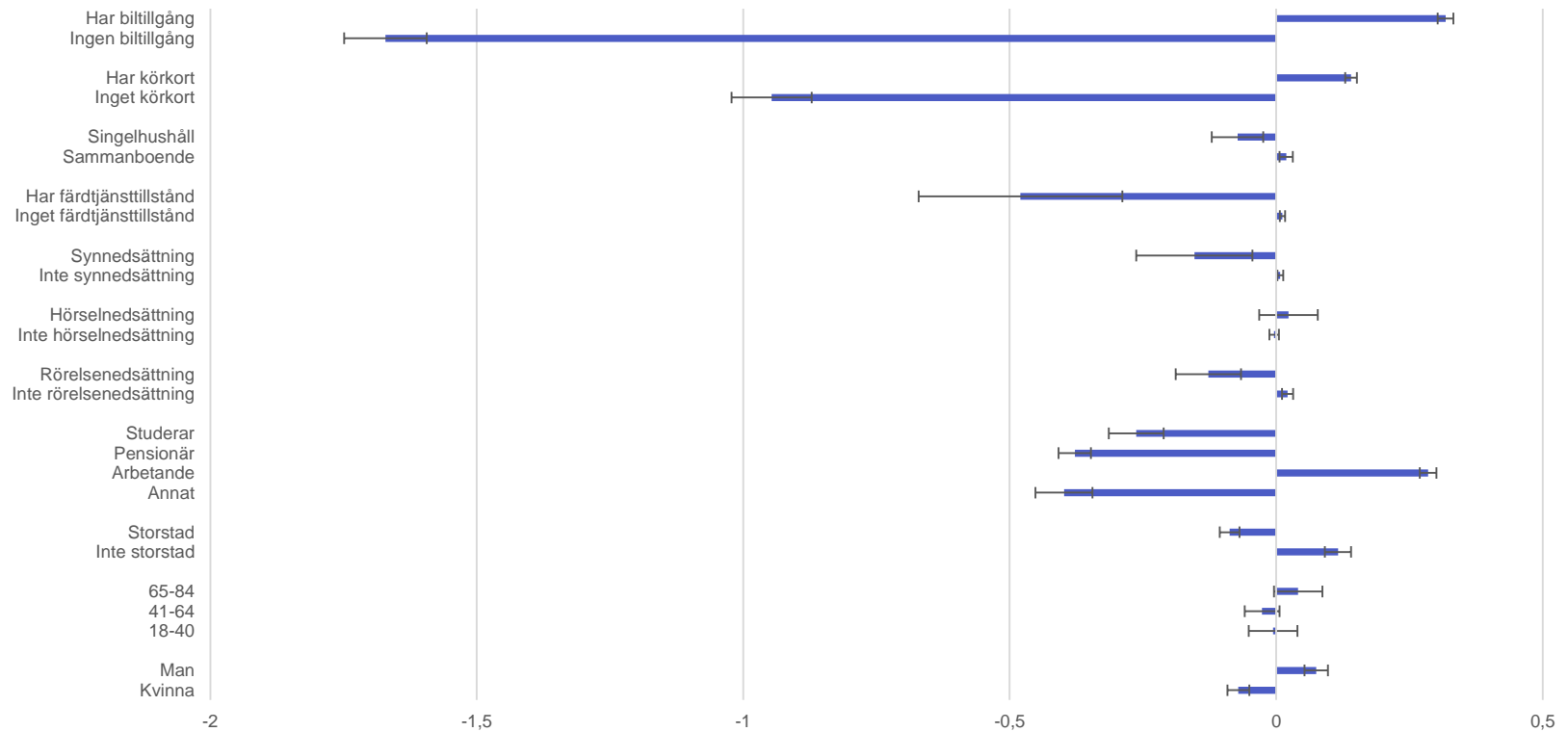
Antal resor per dag: 1,2 för personer med funktionsnedsättning (1,0 för personer med nedsatt rörelse förmåga), i jämförelse med 1,6 bland personer utan funktionsnedsättning.

Andra viktiga faktorer: ålder och sysselsättning

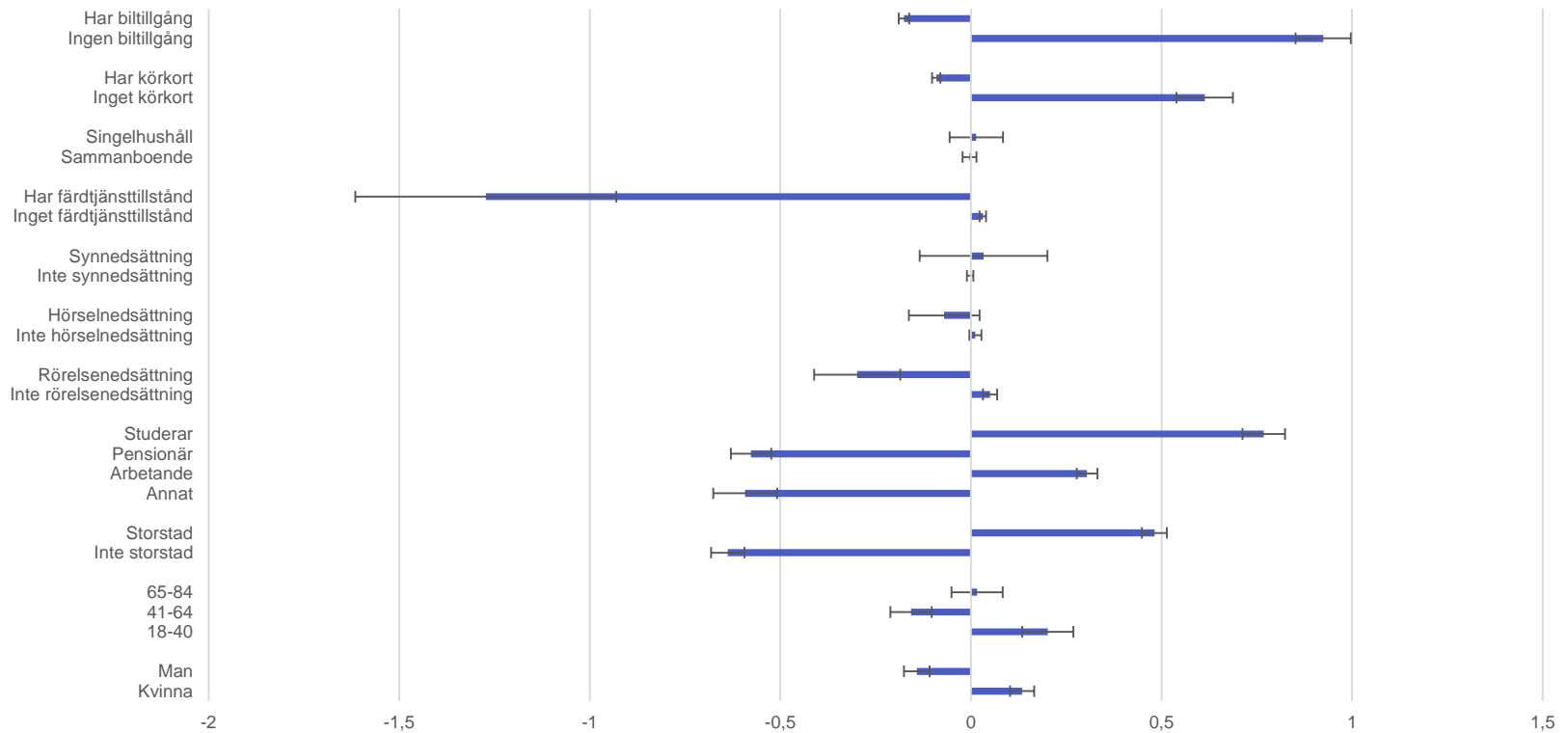
RVU Sverige – faktorer som påverkar antal resor per dag (huvudresor)



RVU Sverige – faktorer som påverkar om en resa görs med bil

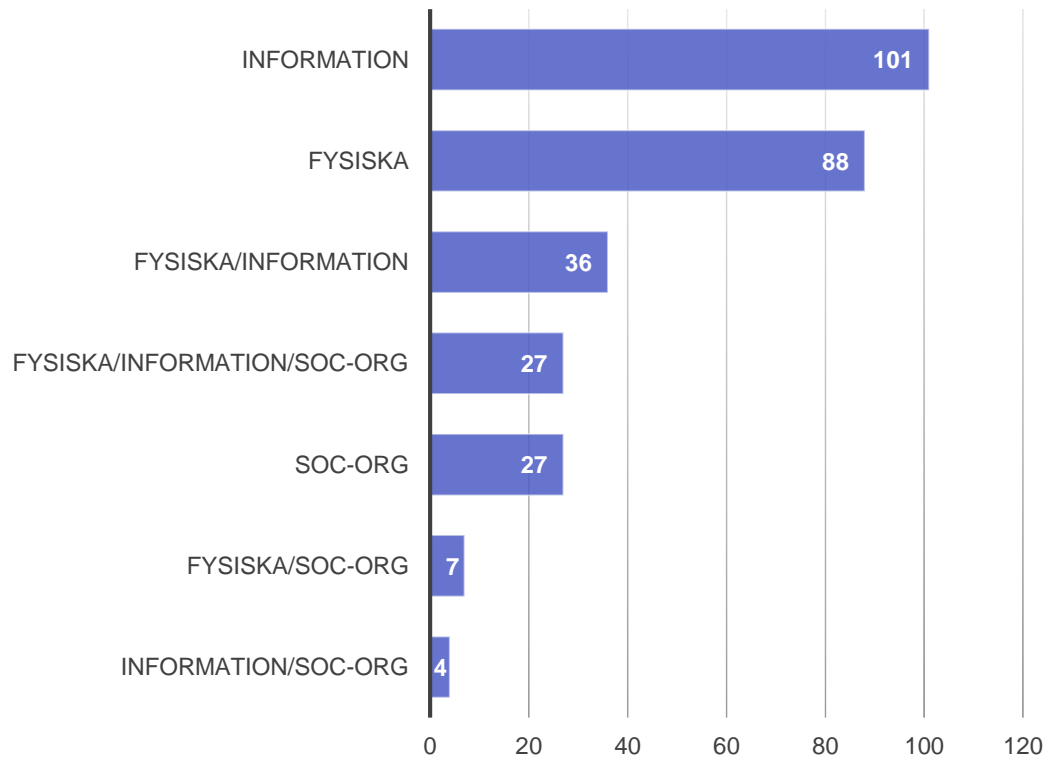


RVU Sverige – faktorer som påverkar om en resa görs med kollektivtrafik



Forskning - brist på helhetsperspektiv

Barriärer som behandlas i publikationerna, fördelade efter typ av barriär (N=290)



Hela-resan-perspektivet är sällsynt.

I forskning dominerar intresset för informationsdesign för enskilda grupper.

I verkligheten dominerar insatser för fysisk framkomlighet.

Exempel på sociala-organisatoriska barriärer

- Individens sociala nätverk
- Otrygghet
- Andra resenärer
- Rumsliga barriärer
- Hela-resan perspektivet
- Tillgången till färdmedel
- Chaufförens roll
- Kostnaden för att resa kollektivt
- Icke-optimala tillgänglighetsanpassningar

Hittills modesta effekter av ”universell design”

Although universal design measures contribute to enabling persons with disabilities to use public transport, such measures should be analyzed as parts of a transport system, not separately .

[...] This goes for maintenance as well as for services provided by drivers.

[...] it is also essential that the system is predictable and that accessibility is from door-to-door, not only from bus-stop to bus-stop.

Aarhaug, J., & Elvebakk, B. (2015). The impact of Universally accessible public transport—a before and after study. *Transport Policy*, 44, 143-150.

Funktionshinder – mentale barriärer

We found that many of our informants experience and expect insecurity and uncertainty, or to encounter challenges when using public transport.

Many of our informants are unable to travel by public transport, even though the system is among the most universally designed available.

Øksenholt, K. V., & Aarhaug, J. (2016). Public Transport and People with Disabilities- the Experiences of Non-users. In *European Transport Conference 2016, Association for European Transport (AET)*.

Rivkraft 19 (MfD) – resandet med kollektivtrafik

Ju större upplevelse av hinder, desto mindre nyttjas kollektivtrafik

Påtagliga variationer i resandet beroende på funktionsnedsättning

Antalet funktionsnedsättningar av mindre betydelse

Funktionsnedsättning	Antal svar	Ja, upplever hinder	Ja, åker kollektivt
Dövblind	23	61 %	52 %
Annan	527	59 %	23 %
Reumatisk sjukdom	202	58 %	27 %
Rörelsenedsättning	661	58 %	22 %
Blind	52	57 %	42 %
Astma & allergi	360	53 %	31 %
Mage & tarm	194	53 %	29 %
Talsvårigheter	47	45 %	28 %
Läs- och skrivsvårigheter	144	42 %	35 %
Synnedsättning	311	40 %	45 %
Psykisk FN	391	37 %	40 %
Neuropsykiatrisk FN	548	35 %	44 %
Lindrig utvecklingsstörning	36	31 %	44 %
Hörselnedsättning	416	28 %	43 %
Döv	52	14 %	54 %

Rivkraft 19 (MfD) – hinder för resandet

Andel personer som upplever hinder (procent %)

Typ av hinder	Totalt	Reser kollektivt?		
		Ja	Ibland	Nej
Trafiksystemet	15	11	13	22
Ekonomi	3	3	4	2
Information	15	24	16	3
Biljetter	3	2	3	3
Hjälpmedel	5	2	4	10
Faciliteter	6	7	6	6
Personlig service	4	5	4	3
På- och avstigning	7	5	7	10
Trängsel och tempo	15	19	17	8
Resemiljö	17	14	16	21
Generella besvär	9	7	11	11

Faktorer som påverkar icke-resandet:

1. Hjälpmedel
2. På- och avstigning
3. Trafiksystemet
4. Resemiljön

Informationshinder: mer av bromskloss för ett ökat resande

Klagomål och synpunkter – exempel från Västtrafik

Fordon: 91

Jag är hörselskadad och har fått fråga om att välja "röst" som skall förbättra informationen på era fordon vid resa.

Tillgänglighet ombord: 38

Varför finns inte punktskrift på toaletten?

Funktionshinderanpassning: 26

Förarna sänker inte bussen!

Synpunkt	Antal
Förare	13225
Gick inte i utlovad tid	7136
Trafikutveckling	4633
Hållplats/utrustning	4546
Körde förbi hållplats	3995
Försäljningskanaler	3298
Fordon	2776
Pris & produkter	2124
Hemsidan-Internet	2094
Fullsatt fordon	1113

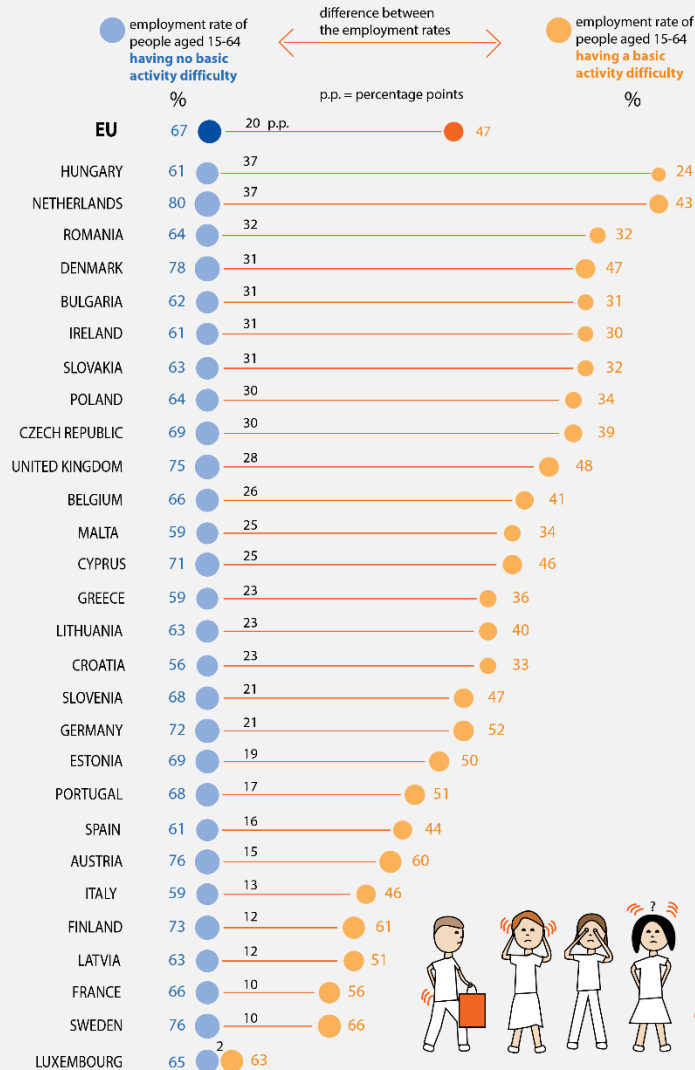
Hinder inför resa kanske större än hinder under resa

Kollektivtrafikbarometern 2017

Har du någon form av funktionsnedsättning som begränsar dina möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken?	Ja (5 %)	Nej (95 %)
<i>Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser m.m.)</i>	Instämmer i påståendet 58 %	77 %
<i>Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör</i>	Instämmer i påståendet 61 %	74 %
<i>Det är enkelt att resa med bolaget</i>	Instämmer i påståendet 49 %	62 %

Less than one person out of two with basic activity difficulties is employed

Employment rate of people aged 15-64 with and without basic activity difficulty



Obesvarade frågor om delaktighet

- Figur: Andel förvärvsarbetande bland personer med (vänster) och utan (höger) funktionsnedsättning i EU:s medlemsländer.
- Störst skillnader i Ungern och Nederländerna, minst i Sverige och Luxemburg.
- Finns det skillnader i tillgänglighet och användbarhet mellan Sverige och Nederländerna?

All statistics presented in this article come from the European Union Labour Force Survey. This is a large sample survey of people living in private households in the EU, EFTA and the candidate countries.

In 2002 and 2011, the survey included an ad-hoc module on the employment situation of people with disabilities. Data from this ad-hoc module refer to 2011 and updated figures are not available. It should however be noted that the socio-demographic information is structural and does not change significantly from year to year.

For more information: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Disability_statistics



E-post: tom.andersson@trafa.se