

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

ISSN 1653-0942
978-91-86673-65-9
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2013

Förord

År 2009 beslutade riksdagen att godkänna transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver beslutade riksdagen att godkänna ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålets precisering för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning innebär att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

För att uppnå målet vidtar staten och andra aktörer olika åtgärder. Trafikutskottet beslutade den 21 februari 2013 att genomföra en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Uppföljningen har genomförts av trafikutskottets uppföljningsgrupp. Underlagen till uppföljningen har tagits fram inom Riksdagsförvaltningen av sekretariatschefen Christer Åström och utvärderaren Cecilia Forsberg vid utskottsavdelningens utvärderings- och forskningssektariat samt utskottsassistenten Anne Mattila Wass vid trafikutskottets kansli.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport där resultaten av uppföljningen redovisas.

Stockholm i november 2013

Lars Tysklind (FP), ordförande

Lars Johansson (S)

Jessica Rosencrantz (M)

Annika Lillemets (MP)

Göran Lindell (C)

Bengt Berg (V)

Annelie Enochson (KD)

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Förord..... | 3 |
| Innehållsförteckning..... | 4 |
| Sammanfattning..... | 7 |
| 1 Inledning..... | 21 |
| 1.1 Bakgrund..... | 21 |
| 1.2 Syfte och inriktning..... | 22 |
| 1.3 Genomförande..... | 23 |
| 1.4 Avgränsningar..... | 24 |
| 1.5 Rapportdisposition..... | 24 |
| 2 Transportsystemet och tillgängligheten..... | 26 |
| 2.1 Transportsystemet..... | 26 |
| 2.2 Personer med funktionsnedsättning..... | 27 |
| 2.3 Tillgänglighet..... | 29 |
| 2.4 Resvanor m.m..... | 31 |
| 3 Styrning..... | 33 |
| 3.1 Mål och strategier..... | 33 |
| 3.1.1 Riksdagens transportpolitiska mål..... | 33 |
| 3.1.2 Riksdagens mål för funktionshinderspolitiken..... | 34 |
| 3.1.3 Regeringens strategi för funktionshinderspolitiken..... | 34 |
| 3.1.4 Andra strategier och handlingsplaner..... | 35 |
| 3.1.5 Nationella planer för transportsystemet..... | 36 |
| 3.2 FN:s standardregler och FN-konventionen..... | 37 |
| 3.3 Regelverk för kollektivtrafik och tillgänglighet..... | 38 |
| 3.4 Upphandling..... | 41 |
| 3.5 Anslagsmedel..... | 43 |
| 3.6 Myndigheter och andra aktörer..... | 44 |
| 4 Insatser för att förbättra tillgängligheten..... | 49 |
| 4.1 Allmänt om insatserna och resultaten..... | 49 |
| 4.2 Det nationellt prioriterade nätet av kollektivtrafik..... | 56 |
| 4.3 Trafik- och tillgänglighetsinformation..... | 59 |
| 4.4 Bemötande..... | 61 |
| 4.5 Biljettköp..... | 63 |
| 4.6 Diskriminering..... | 65 |
| 4.7 Nödsituationer..... | 66 |
| 4.8 Drift och underhåll..... | 67 |
| 5 Järnväg..... | 71 |
| 5.1 Upplevda hinder inom järnvägstrafiken..... | 71 |
| 5.2 Järnvägsfordonens tillgänglighet..... | 74 |
| 5.3 Rullstolsliftar..... | 77 |
| 5.4 Åtgärder för tillgänglighetsanpassning av järnvägsstationer..... | 79 |
| 5.5 Assistans och ledsagning vid tågresor..... | 85 |
| 5.6 Trafikinformation vid tågresor..... | 94 |

| | |
|--|-----|
| 6 Buss och spårvagn..... | 96 |
| 6.1 Upplevda hinder inom buss och spårvagn..... | 96 |
| 6.2 Regelverk | 98 |
| 6.3 Upphandling av busstrafik | 99 |
| 6.4 Bussar och spårvagnar..... | 103 |
| 6.5 Busshållplatser och bussterminaler m.m. | 115 |
| 6.6 Assistans och ledsagning vid bussresor..... | 120 |
| 6.7 Information vid bussresor..... | 122 |
| 7 Flygtrafik..... | 124 |
| 7.1 Upplevda hinder inom flygtrafiken | 124 |
| 7.2 Regelverk | 125 |
| 7.3 Assistans och ledsagning vid flygresor | 125 |
| 7.4 Åtgärder för tillgänglighetsanpassning av flygplan och flygplatser..... | 133 |
| 8 Sjöfart..... | 137 |
| 8.1 Upplevda hinder | 137 |
| 8.2 Regelverk | 137 |
| 8.3 Inventering av tillgänglighet | 138 |
| 8.4 Insatser för ökad tillgänglighet..... | 139 |
| 8.5 Assistans och ledsagning vid båtresor | 144 |
| 9 Mål, regler och resurser m.m. | 145 |
| 9.1 Styrning genom mål | 145 |
| 9.2 Regelverk för ökad tillgänglighet..... | 147 |
| 9.3 Resurser för ökad tillgänglighet | 152 |
| 9.4 Regionala trafikförsörjningsprogram | 157 |
| 9.5 Uppföljning och utvärdering | 159 |
| 9.6 Tillsyn | 163 |
| 9.7 Kommersiell trafik | 168 |
| 10 Ansvarsfördelning och samverkan | 171 |
| 10.1 Myndigheterna | 171 |
| 10.2 Samverkan och samarbete mellan myndigheter | 175 |
| 10.3 Samverkan på lokal och regional nivå..... | 182 |
| 10.4 Samverkan med funktionshindersorganisationer..... | 185 |
| 11 Regeringens resultatredovisning till riksdagen..... | 191 |
| 12 Uppföljningens iakttagelser och bedömningar | 194 |
| 12.1 Trafikutskottets uppföljning | 194 |
| 12.2 Möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik | 195 |
| 12.3 Styrning av insatser | 198 |
| 12.4 Genomförda insatser och deras resultat..... | 201 |
| 12.5 Samverkan och samarbete | 203 |
| 12.6 Uppföljning, utvärdering och tillsyn | 205 |
| 12.7 Regeringens återrapportering till riksdagen | 206 |
| Referenser | 207 |
| Bilagor | 214 |
| Bilaga 1 Exempel på hinder i reskedjan..... | 214 |

| | |
|--|-----|
| Bilaga 2 Det tidigare sektorsansvaret | 217 |
| Bilaga 3 Trafikverkets bedömning avseende genomförandet av delmålen i den funktionshinderspolitiska strategin (2011–2012)..... | 223 |
| Bilaga 4 Tillgänglighetsanpassade fordon*, andel per län (procent) | 224 |
| Bilaga 5 Färdtjänst..... | 226 |
| Bilaga 6 Trafikanalys modell för uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning | 229 |
| Bilaga 7 Program för studiebesök fredagen den 14 juni 2013 | 230 |
| Bilaga 8 Swedavias tillgänglighetsprojekt Funktion för alla | 232 |

Sammanfattning

Uppföljningsgruppens bedömningar i korthet:

- Det finns fortfarande många hinder som försvårar resandet för personer med olika funktionsnedsättningar. Behoven och förutsättningarna varierar mycket beroende på de olika funktionsnedsättningar som resenärerna har. Trygghet är en central fråga för att kunna påbörja en resa.
- Det görs olika insatser för att öka tillgängligheten men detta arbete är i många delar okoordinerat och det finns mycket kvar att göra.
- Det är viktigt att hela resan ska fungera hela året. Det är av vikt att frågan om kollektivtrafikens tillgänglighet hålls levande.
- Det finns tydliga mål och regler för tillgängligheten inom transportsystemet. Det är dock inte tillfredsställande att målen för när kollektivtrafiken ska vara tillgänglig flyttas framåt i tiden. Det behövs tydligare styrsignaler för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås.
- Det är viktigt att resurser för tillgänglighetsarbete prioriteras och att aktörerna kan redovisa hur stora resurser som satsas på tillgänglighet, inte minst för att kunna värdera de insatser som görs.
- Det behövs förbättrad trafikinformation samt information om tillgänglighet i fordon och på bytespunkter. Det är viktigt att arbeta med att förenkla biljettköp.
- Ledsagningens finansiering inom tåg och buss bör ses över i syfte att uppnå en mer solidarisk finansieringsmodell.
- Det är inte tillräckligt tydligt vem som har ansvar för att samordna att transportsystemet görs tillgängligt för alla. Aktörernas roller och ansvar måste tydliggöras, inte minst för sjöfartsområdet. Det är viktigt att myndigheternas dialog med funktionshindersorganisationerna fortsätter att utvecklas.
- Kunskapen om resultaten av insatserna är begränsad. Det är viktigt att följa upp och utvärdera insatserna och vilka resultat de får för resandet och hur brukarna upplever transportsystemets tillgänglighet. Det är också viktigt att återrapporteringen förbättras av t.ex. vad som är tillgängligt respektive inte tillgängligt.
- Tillsynen inom området behöver stärkas och förtydligas, och rollfördelningen mellan myndigheterna måste tydliggöras.
- Det är viktigt att regeringen även fortsättningsvis redovisar och bedömer resultaten av de statliga insatserna till riksdagen.
- Det skulle vara värdefullt om regeringen med utgångspunkt från de problem som har uppmärksammats i denna uppföljning redovisar fortsatta insatser och resultat, även utifrån ett brukarperspektiv.

Inledning

Bakgrund, syfte och genomförande

Trafikutskottet har vid olika tillfällen behandlat frågor som rör kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Utskottet har framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga. Utskottet har även konstaterat att det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Mot denna bakgrund och som en del i uppföljningen av riksdagens transportpolitiska mål har trafikutskottet beslutat att närmare beskriva och analysera de statliga insatser som görs för att öka tillgängligheten till kollektiva färdmedel, i första hand tåg, buss, flyg och båt och vilka resultat dessa insatser får från ett brukarperspektiv. Frågor som rör t.ex. färdtjänst och riksfärdtjänst har inte ingått i denna uppföljning. Uppföljningen har i första hand varit inriktad på att belysa sådana insatser som görs för att förbättra tillgängligheten för personer som har rörelsenedsättning, synnedsättning eller hörselnedsättning.

Uppföljningen har genomförts av en ledamottsammansatt uppföljningsgrupp som utsetts inom utskottet. Syftet med uppföljningen har varit att ge utskottet ett fördjupat kunskapsunderlag som kan användas i behandlingen av propositioner och motioner inom området. Frågor om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning berör flera departement, myndigheter och andra aktörer. Uppföljningsgruppen ser därför framför sig att uppföljningen kan vara ett användbart underlag för både trafikutskottet och andra i den fortsatta utvecklingen av området.

Möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik

Iakttagelser

Uppföljningen visar att utvecklingen av tillgängligheten inte är entydig. Det finns fortfarande flera problem för resenärer med olika former av funktionsnedsättningar. I uppföljningen har framkommit att tillgängligheten ser olika ut vad gäller buss, tåg, flyg och båt samt att möjligheten att byta mellan de olika trafikslagen upplevs som en svag länk.

Uppföljningen visar att tillgängligheten ser olika ut i olika delar av landet samt att tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken är bättre i storstadsområdena än i områden som är mer glesbefolkade.

Uppföljningen visar att tillgänglighetsbegreppet är otydligt och tolkas olika av olika aktörer. Tillgänglighet ser olika ut i förhållande till de olika funktionsnedsättningar som finns. För den som har en funktionsnedsättning kräver resandet mycket planering och att resenären kan lita på att resan fungerar. Uppföljningen visar att det fortfarande är svårt att få hela resan att fungera, och att detta handlar om allt från möjligheten att ta sig till och från hållplat-

sen, fordon, möjlighet att byta på stationer och hållplatser, till information, bemötande och möjlighet att köpa biljetter m.m.

Allmänt är det enklare att resa i en redan invand miljö än i en ny. Där krävs ofta kompensatoriska insatser, t.ex. assistans och ledsagning för den som inte ser. Vilken typ av insatser som behövs varierar mellan olika trafikslag och funktionsnedsättningar. Den som t.ex. har rörelsehinder eller är gravt synskadad kan behöva någon form av stöd eller assistans eftersom det kan vara svårt att resa på egen hand.

Det är olika aktörer som har ansvar för olika delar i färdkedjan. Om dessa inte samverkar innebär det att resandet försvåras för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen visar att det i många delar av arbetet med att tillgängliggöra transportsystemet fortfarande saknas ett hela-resan-perspektiv. Delar av en resa kan fungera, men problem uppstår när inte helheten fungerar. Den svagaste länken i reskedjan avgör hur tillgänglig en resa är. Exempelvis kan det vintertid vara svårt att ta sig fram till en hållplats.

I uppföljningen har vikten av att förmedla trygghet framhållits. När det gäller resor med allmän kollektivtrafik sker dessa ofta i en stressig miljö. Om en chaufför kör en fullsatt buss eller spårvagn och en rullstolsburen person vill åka med kan den situationen kännas stressande för både passageraren och chauffören. Tidtabeller ska hållas, det blir färre hållplatser och mindre tid avsatt per hållplats. Om en chaufför blir sen kan det t.ex. innebära att en kommande rast blir kortare. Inom flyget är det ofta korta tider som flygplanen står på marken mellan flygningarna och det kan i sin tur innebära en utmaning när det gäller att hinna ta med passagerare med ledsagning utan att flyget försenas.

De hinder som uppmärksammats inför en resa handlar bl.a. om att det har blivit svårare att köpa biljetter då biljettsystemen har blivit mer krångliga och att informationen är bristfällig när det gäller byten mellan olika transportslag. Till de svårigheter som har uppmärksammats i samband med resor hör bl.a. att rullstolsliftar, utrop och hörslingor inte fungerar. Många har också påpekat att bristen på information när det händer oväntade saker innebär problem. Här har det betonats att det är viktigt att stöd och information kan ges vid störningar. Det räcker t.ex. inte med högtalarutrop eftersom detta många gånger inte kan uppfattas av personer som har en hörselnedsättning.

Uppföljningsgruppens bedömning

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik:

- Det finns många hinder som försvårar resandet för personer med olika funktionsnedsättningar och dessa hinder skapar otrygghet och gör att många drar sig för att resa. För många som har funktionsnedsättning är det fortfarande inte möjligt att kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken på lika villkor som övriga i befolkningen. Att få personer med funk-

- tionsnedsättning använder kollektiva färdmedel kan bero på att trafiken inte är tillgänglig.
- Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp. Behoven och förutsättningarna varierar mycket beroende på de olika funktionsnedsättningar som resenärerna har. Skillnaden mellan olika personers funktionsnedsättningar är stora liksom funktionsnedsättningens konsekvenser för individen. Detta bör vara en viktig utgångspunkt för det fortsatta utvecklingsarbetet.
 - Personer med olika funktionsnedsättningar reser mindre än befolkningen i stort. Detta innebär att det finns en risk för isolering och mindre deltagande i samhället, vilket är allvarligt.
 - Sverige har en åldrande befolkning. Antalet äldre resenärer ökar, vilket i sin tur gör att kraven på transportsystemets tillgänglighet kommer att öka framdeles.
 - Det är viktigt att betona att både kollektivtrafiken och resenärens möjlighet att ta sig från bostaden till transportmedlet är avgörande för att hela resan ska fungera.
 - Det är oklart hur stor andel av dem som har olika funktionsnedsättningar som i dag kan använda kollektivtrafiken. Det är viktigt att hålla frågan om kollektivtrafikens tillgänglighet levande och att tillgängligheten för personer med olika funktionsnedsättningar beaktas och kommer in i samhällsplaneringen på ett naturligt sätt. Det är vidare viktigt att tillgänglighetsperspektivet mer tydligt beaktas i olika processer, t.ex. i olika styrdokument och vid planering och genomförande av olika trafikprojekt.
 - Det behövs förbättrad information om tillgängligheten i både fordon och på stationer, busshållplatser och terminaler m.m. och det finns behov av att tydliggöra vem som har ansvaret för att samla in och sprida sådan information. Det är viktigt att trafikinformationen är god för alla resenärer och då särskilt att den förmedlas på ett sådant sätt att resenärer med olika typer av funktionsnedsättningar kan tillgodogöra sig den.
 - I dag finns stora problem när det gäller möjligheten att köpa biljetter. Det är mycket viktigt att arbeta med att förenkla biljettköp för alla resenärer, inte minst för dem som har olika funktionsnedsättningar.

Mål, regler och resurser

Iakttagelser

Riksdagen har beslutat att målet är att transportsystemet är utformat så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Dessutom har riksdagen beslutat om mål för funktionshinderspolitiken. I samband med att regeringens strategi för funktionshinderspolitiken presenterades 2011 fick Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket i uppdrag att arbeta enligt tre delmål under perioden 2011–2016.

Staten har sedan lång tid angett att tillgängligheten ska öka. För att uppnå detta sker styrning på olika sätt, bl.a. genom EU:s regelverk, nationell lag-

stiftning, mål, krav på myndigheter och ekonomiska styrmedel. Även om det finns såväl regelverk som mål och det avsätts resurser för ökad tillgänglighet visar uppföljningen att det fortfarande saknas ett helhetsgrepp som fokuserar på tillgänglighetsfrågorna. På nationell nivå finns inte någon myndighet som har ett övergripande ansvar.

I uppföljningen har flera aktörer framfört att styrningen är svag och otydlig. Riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning till 2010 uppnåddes inte. Uppföljningen visar att detta inte har lett till någon reaktion på statlig nivå i form av tydliga signaler till myndigheterna om att intensifiera insatserna.

Myndigheterna inom trafikområdet har på uppdrag av regeringen definierat ett prioriterat nät av kollektivtrafik. Uppföljningen visar att målen för hur stor andel av järnvägsstationer och busshållplatser som ska vara åtgärdade har ändrats efter hand. När det stod klart att det ursprungliga målet om en tillgänglig kollektivtrafik inte skulle nås till 2010 ändrades målet till att ca 80 procent av stationerna och bytespunkterna skulle vara åtgärdade till 2010. Därefter har målen åter ändrats. Det nya målet är att 50 procent av stationerna och 40 procent av busshållplatserna ska vara färdiga till 2016. Samtliga stationer och busshållplatser ska vara åtgärdade till 2021. Till och med 2012 hade ca 37 procent av stationerna och ca 30 procent av busshållplatserna i det prioriterade nätet åtgärdats. När det gäller båtterminaler och bryggor i det prioriterade nätet för kollektivtrafik visar uppföljningen att det i dag saknas en samlad information om bytespunkternas status. När det gäller flyget visar uppföljningen att samtliga svenska flygplatser uppfyller de krav om tillgänglighet som ställs av EU. Det kan dock noteras att det inte är säkert att det finns ett fungerande nät av övrig kollektivtrafik som ansluter till flygplatsen.

Det finns många olika regler som tas fram av ett flertal aktörer. I uppföljningen har framförts att bl.a. EU:s regler om passagerares rättigheter har varit viktiga och påskyndat arbetet med tillgänglighetsfrågor. Genom att EU-reglerna ställer tydliga krav har de drivit på tillgänglighetsarbetet och haft en positiv påverkan. EU:s regelverk är uppdelat på olika trafikslag, medan Sverige har en trafikslagsövergripande ansats. EU:s regler har kommit vid olika tidpunkter för olika trafikslag, varför kraven ser olika ut för tåg, buss, flyg och båt.

Uppföljningen visar att det finns ett flertal exempel på oklarheter i regelverken, t.ex. hur begreppen ”stationsförvaltare” och ”fullt tillgängliga bytespunkter” ska tolkas. Det finns inte någon myndighet som känner ansvar för att ta fram nationella definitioner.

I uppföljningen har framkommit exempel på att regelverken ibland kan gå på tvärs mot varandra. Ett sådant exempel är säkerhetsbetingade byggnadsregler för fartyg som samtidigt försvårar tillgängligheten, t.ex. kravet på höga trösklar.

Ett annat exempel som har uppmärksamats är att det i regelverken ställs krav på tillgänglighetsanpassningar när det gäller omfattande ombyggnationer

eller inköp av nya fordon men att det inte finns motsvarande krav på tillgänglighetsanpassningar när det gäller användning av befintliga fordon.

Kollektivtrafiklagen ställer krav på att de regionala trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla en redovisning av tidsbestämda mål och åtgärder. De uppföljningar som har genomförts av trafikförsörjningsprogrammen visar att redovisningen av tillgänglighet ser olika ut i de olika regionala programmen.

Det finns inte några nationella riktlinjer för arbetet för att åstadkomma ett tillgängligt transportsystem. Uppföljningen visar att olika aktörer i olika regioner gör på olika sätt. Detta innebär att t.ex. busshållplatser och ledstråk kan utformas på olika sätt i olika kommuner eller regioner. Kommunerna har svårt att ta fram egna standarder.

I upphandlingar av kollektivtrafik ställs krav på tillgänglighet. Olika regionala kollektivtrafikmyndigheter kan ställa olika krav på tillgänglighet. I uppföljningen har framförts att entreprenörer ibland upplever att det ställs hårdare krav i vissa upphandlingar och att dessa krav ibland är hårdare än regelverkets krav.

Den nya kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik. Uppföljningen visar att det upplevs som otydligt vilka krav på tillgänglighet och användbarhet som kan ställas på den avreglerade marknaden för kollektivtrafik. Det finns inte samma krav på tillgänglighet som i den trafik som upphandlas av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I uppföljningen har framförts exempel på problem vad gäller kommersiell trafik som inte är tillgänglig.

Det finns inte någon öronmärkning av statliga medel som ska satsas på tillgänglighetsanpassning. Den statliga finansieringen av insatser för att öka tillgängligheten sker inom ramen för den budget som beslutats i de nationella planerna för transportsystemet och de anslag som Trafikverket får. Prioriteringen av resurser till olika insatser utgår från de nationella planerna som beslutas av regeringen. Olika aktörer menar att dessa inte ger någon tydlig signal om att kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska prioriteras. Vidare har olika aktörer påtalat behovet av en egen pott med pengar för att lyfta fram tillgänglighet separat från bl.a. trafiksäkerhet och miljö. Det fanns tidigare öronmärkta medel till tillgänglighetsarbete, vilket också gav ett relativt högt antal åtgärder.

I uppföljningen har framförts att hur mycket resurser som satsas på tillgänglighetsanpassningar är en prioriteringsfråga, där kostnaden för en tillgänglighetsinsats måste vägas mot andra typer av insatser. Vid prioriteringsdiskussioner kan det vara svårt att komma fram till att prioritera tillgänglighet i förhållande till andra angelägna områden. I uppföljningen har även framhållits att den statliga medfinansieringen har varit positiv för tillgänglighetsarbetet.

Uppföljningen visar att det inte finns några uppgifter om hur stora resurser som sammanlagt satsas på tillgänglighetsarbete inom trafikområdet. Ingen myndighet eller annan aktör som har kontaktats i uppföljningen har kunnat redovisa uppgifter om detta. Flera aktörer menar att det är mycket svårt att

säga hur mycket pengar som har avsatts till insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det går ofta inte att särelevanta dessa kostnader eftersom de ingår i olika projekt som Trafikverket och andra arbetar med.

I uppföljningen har framförts att en relevant fråga att ställa när det gäller resurser till förbättrad tillgänglighet är hur mycket man sparar på att tillgängliggöra i stället för att fokusera på hur mycket anpassning kostar. Flera har pekat på att kostnaderna är högre för att tillgängliggöra den befintliga kollektivtrafiken genom ombyggnationer än om man redan från början hade byggt tillgängligt eftersom extrakostnaderna inte uppskattas vara lika stora. Delar av branschen är skeptiska till kraven på att allt ska vara tillgängligt eftersom det upplevs vara kostnadsdrivande. Från en del trafikföretag ifrågasätts också varför stora resurser ska satsas på passagerare som inte åker kollektivt.

När det gäller den interna styrningen inom Trafikverket har det i uppföljningen kommit fram att man avser att använda samma modell för tillgänglighetsarbetet som den man använder för väg- och tågtrafiksäkerhetsarbetet, dvs. att ta fram indikatorer och genomföra resultatkonferenser för att följa upp resultaten.

Uppföljningsgruppens bedömningar

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller styrning av insatser.

- Det finns mål och regler för tillgängligheten inom transportsystemet. Det behövs dock tydligare styrsignaler till myndigheterna för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås.
- Arbetet med det prioriterade nätet har gått långsammare än vad som ursprungligen var planerat. Även om insatserna har fortsatt efter 2010 går utvecklingen långsamt, kanske särskilt inom det statliga området. Det är inte tillfredsställande att målen för när kollektivtrafiken ska vara tillgänglig hela tiden flyttas framåt.
- Avsaknaden av sammanställningar på nationell nivå som visar hur stora resurser som satsats på tillgänglighet i transportsystemet för personer som har funktionsnedsättning gör att det är svårt att värdera de insatser som görs.
- Det är viktigt att hitta nationella standarder och att minimera utvecklingskostnader. Det finns en stor flora av regler, riktlinjer och olika lösningar för t.ex. hur busshållplatser kan utformas samtidigt som det saknas en gemensam standard. Då det inte finns en nationell enhetlighet innebär det en risk för att det i stället blir leverantörernas lösningar som genomförs.
- Det kan bli samhällsekonomiskt kostsamt om det ställs olika krav i olika regioner.
- Förbättringar av tillgängligheten i transportsystemet innebär kostnader, och när det gäller de insatser som prioriteras och görs måste det, i likhet

med inom andra områden, göras avvägningar i förhållande till vilken nytta som olika insatser ger, så att de resurser som avsätts används till sådant som ger störst nytta för resenärerna. Det är viktigt att beakta att förbättrad tillgänglighet ofta kan vara en fråga om bekvämlighet för personer utan funktionsnedsättning, men att det för personer med funktionsnedsättning är av avgörande betydelse för om de ska kunna genomföra resor med kollektivtrafik. Ökad tillgänglighet kommer alla resenärer till godo.

- Det är olyckligt att det finns olika regelverk för de olika trafikslagen då detta försvårar för resenärerna.
- Det är inte tillfredsställande att det ännu inte finns några sanktionsmöjligheter vid överträdelser av regelverken.
- Det är positivt om utvecklingsarbetet fortsätter och intensifieras för att förbättra tillgängligheten och att detta sker med trafiksäkerhetsområdet som förlaga. Det arbete som hittills har bedrivits inom ramen för nollvisionsarbetet har bl.a. innefattat att ta fram indikatorer och genomföra resultatkonferenser för att följa upp resultaten. Det har satt fokus på trafiksäkerhetsfrågorna och har inneburit att goda resultat har kunnat uppnås. Erfarenheterna från detta kan fungera som förlaga för att mer kraftfullt än i dag åstadkomma förbättringar av tillgängligheten i transportsystemet.

Genomförda insatser och deras resultat

Iakttagelser

Trafikutskottets uppföljning visar att såväl staten som andra aktörer har genomfört insatser, vilket har medverkat till att tillgängligheten i transportsystemet successivt har förbättrats för personer som har nedsatt hörsel, syn eller rörelseförmåga. Tillgängligheten i stort har ökat genom bl.a. fler tillgänglighetsanpassade bytestpunkter, mer tillgängliga fordon och förbättrad information. Samtidigt visar uppföljningen att kunskapen om insatsernas resultat är begränsad. Uppföljningen visar att det generellt är flyget av alla trafikslag som har kommit längst när det gäller tillgänglighetsanpassningar.

Vidare visar uppföljningen att det finns en ökad ambition och förståelse för funktionshindersfrågor inom transportområdet. Även om utvecklingen går åt rätt håll när det gäller tillgänglighetsanpassning finns dock olika syn på om volymen är låg eller hög på de insatser som genomförs.

Trafikområdet är mycket komplext med olika regelverk, trafikslag, aktörer med olika roller och ansvar, olika grad av regionalisering och privatisering m.m. Staten kan genom sina insatser skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet, men det är samtidigt nödvändigt att branschen och andra aktörer medverkar och att de tar hänsyn till resenärernas behov av tillgänglighet för att hela resan ska fungera.

Det görs kontinuerligt insatser för att fler fordon ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Detta gäller både upphandling av nya

fordon och att äldre byggs om. Till detta kommer de insatser som görs för att tillgängliggöra hållplatser och terminaler. Flera aktörer har betonat att insatserna inte ska bygga på särlösningar utan vara inriktade på att ge förbättringar för såväl personer som har funktionsnedsättning som andra resenärer. Som exempel kan nämnas att lågt insteg i bussar är bra för alla resenärer.

Uppföljningen visar också att det finns mycket som kan förbättras när det gäller drift och underhåll. Detta gäller bl.a. underhåll av redan gjorda insatser och snöröjning.

Det finns en inriktning på att av kostnadsskäl försöka styra över resenärer från färdtjänst till allmän kollektivtrafik. I uppföljningen redovisas exempel på detta arbete. Samtidigt visar undersökningar att många av de som har tillgång till färdtjänst vill fortsätta med den i stället för att åka allmän kollektivtrafik. Flera aktörer menar att det är lönsamt att försöka få fler att åka med en tillgänglig kollektivtrafik i stället för med färdtjänst. Tillgängliggörande av den allmänna kollektivtrafiken leder till minskade kostnader för färdtjänsten, bl.a. genom att inträdet till färdtjänsten förskjuts för äldre kollektivtrafikresenärer. Flera aktörer menar att det samtidigt är viktigt att koppla ihop färdtjänsten och den allmänna kollektivtrafiken.

I uppföljningen har framförts att fokus när det gäller tillgänglighet hittills ofta har legat på tekniska lösningar, som t.ex. ramper och ledstråk. Flertalet intervjuade aktörer har dock betonat att tillgänglighet handlar om många fler aspekter som bl.a. tillgång till information, personlig service samt vikten av bemötande och kunskap hos dem som arbetar inom transportområdet. I uppföljningen har framkommit många olika exempel på en ökad inriktning på att förbättra arbetet med dessa frågor. Exempelvis erbjuder flera trafikföretag utbildningar kring funktionshinder och i detta ingår bl.a. frågor som rör bemötande.

Uppföljningen visar att ledsagningen upplevs som välfungerande, särskilt inom flyget. Det har skett förbättringar inom ledsagningen, bl.a. vad gäller samordningen. Samtidigt finns det fortfarande problem inom de olika trafikslagen, t.ex. att det inte är tydligt för passageraren när ansvaret för ledsagningen överlämnas från en aktör till en annan, vilket kan skapa otrygghet för den som reser.

Det sker inte någon marknadsföring av ledsagningstjänsterna, vilket bl.a. har medfört att många passagerare inte känner till att de finns. När det gäller finansieringen av assistans och ledsagningstjänster skiljer sig detta mellan olika trafikslag. För ledsagning inom t.ex. tågtrafik debiteras tågoperatören kostnaderna för respektive ledsagning. Till detta kommer att det vid trafikstörningar uppstår extra kostnader för tågoperatörerna för de minuter som ledsagaren måste vänta vid en försening. Inom järnvägstrafiken upplever trafikföretagen att ledsagningstjänsten är dyr. Stationsförvaltaren styr och upphandlar ledsagningstjänsten, medan trafikoperatörerna betalar för ledsagningen. Tågoperatörerna är missnöjda med att de inte har inflytande över kostnaderna. Finansieringen av ledsagningen inom järnvägstrafiken innebär att resenärer med funktionsnedsättning riskerar att pekats ut som dyra och att

det nuvarande finansieringssystemet inte skapar incitament för företagen att locka till sig kunder med ledsagningsbehov. Flera intervjuade har därför efterlyst att finansieringen borde utformas så att den blir mer allmän och generell och inte knyts till enskilda resenärer.

Inom flyget tillämpas en annan finansieringsmodell som innebär att kostnaderna för assistans och ledsagning tas ut via den allmänna passageraravgift som alla flygbolag betalar för alla sina passagerare till flygplatsen. Inom flyget är man nöjd med denna modell.

Uppföljningsgruppens bedömningar

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller de insatser som gjorts och deras resultat.

- Det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Det finns fortfarande betydande hinder när det gäller att kunna resa med allmän kollektivtrafik, bl.a. när det gäller att kunna ta sig till och från hållplatser under vintern.
- Runt om i Sverige pågår många olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många delar okoordinerat.
- Det är viktigt att olika funktionsnedsättningar uppmärksammas i det fortsatta arbetet.
- Det är viktigt att resurser för tillgänglighetsarbete prioriteras inom de ramar som riksdagen har beslutat om.
- Tillgänglighet är bra för alla, och anpassningar som kommer alla till godo lönar sig då alla resenärer drar nytta av de åtgärder som vidtas för att förbättra tillgängligheten. Det innebär att tillgängligheten inte bör förbättras genom särlösningar utan genom att kollektivtrafiken utformas så att alla kan använda den, med eller utan funktionsnedsättning.
- Det kan ibland finnas komplikationer när det gäller insatser, t.ex. att en viss åtgärd kan upplevas negativt av andra passagerare och föraren. Ett exempel är att låggolvbussar i landsbygdstrafik inte uppfattas som positivt av alla resenärer eftersom de är mindre bekväma. Detta är även negativt för förarnas arbetsmiljö.
- Det är positivt att utbildningar i bl.a. bemötande anordnas för personal på trafikföretag m.m.
- Det är viktigt att ledsagningen är ordnad och att resenärer kan lita på den.
- Systemet för finansiering av ledsagning på tåg och bussar bör ses över i syfte att förändras mot en mer solidarisk finansieringsmodell liknande den som används inom flyget.

Samverkan och samarbete

Iakttagelser

Organisationsstrukturen i Sverige ser annorlunda ut i jämförelse med andra EU-länder. I Sverige är ansvaret numera uppdelat på många olika aktörer. Det finns i dag olika centrala, regionala och lokala myndigheter. Dessutom finns olika aktörer vad gäller trafik, spår, vägar, hållplatser, stationer etc., vilket gör resandet mer komplext. Uppföljningen visar att det innebär att det blir svårt att tillämpa EU-regelverken. Förhållandet mellan olika aktörer upplevs i vissa delar som oklart och det saknas i dag en tydlig överblick när det gäller ansvarsförhållandena mellan de olika myndigheterna och de andra aktörerna. Även för aktörerna är det ibland oklart vem som har ansvar för t.ex. tillgänglighets- och funktionshindersfrågor.

Stora förändringar har under senare år gjorts i myndighetsstrukturen inom transportområdet. Begreppet sektorsmyndighet har tagits bort och ersatts med begreppet strategisk myndighet. Uppföljningen visar att myndigheterna har delvis otydliga roller sinsemellan och det finns även vissa otydligheter när det gäller myndigheternas ansvarsområden. Från både funktionshindersorganisationerna och andra aktörer har framförts att de statliga myndigheterna på central nivå inte upplevs som tillräckligt drivande och att deras engagemang i tillgänglighetsfrågor behöver öka. Ett exempel på detta är att det statliga tillgänglighetsarbetet har avstannat inom sjöfartsområdet samtidigt som det är oklart vilken statlig myndighet som har ansvaret för att driva på arbetet med förbättrad tillgänglighet.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är nya aktörer som arbetar på olika sätt. I uppföljningen har framförts att situationen med ett rörigt och splittrat ansvar för tillgänglighetsfrågorna i transportsystemet innebär att allas ansvar är ingens ansvar. Flera aktörer menar att det är svårt att förstå hur det var tänkt och att det finns en osäkerhet när det gäller rollerna. På lokal och regional nivå upplever handläggare i tillgänglighetsfrågor att det finns brist på tydlighet från de centrala trafikmyndigheterna.

I uppföljningen har framkommit att det finns oklara ansvarsförhållanden även på operativ, lokal nivå, t.ex. vem som har ansvaret för en hiss på en station. Det finns ingen enhetlig lösning för hur det ska fungera; lösningarna ser olika ut i olika kommuner och för olika transportslag.

Uppföljningen har även visat att det ofta finns ett gott samarbete mellan myndigheterna och funktionshindersorganisationerna. Det är vanligt att funktionshindersorganisationerna ingår i olika typer av handikappråd där bl.a. tillgänglighetsfrågor tas upp. Från organisationerna framhålls samtidigt vikten av att råden bör ges en högre status än i dag.

Uppföljningsgruppens bedömningar

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller samverkan och samarbete.

- Det är ännu inte tillräckligt tydligt vem som har ansvar för att samordna att transportsystemet är tillgängligt, och de oklara ansvarsförhållandena inom området gör systemet skört. Det är viktigt att tydliggöra aktörernas roller och ansvar för att hela resan ska fungera. Det är även viktigt att potentialen i trafikmyndigheternas organisation används. Det är vidare viktigt att aktörerna arbetar tillsammans så att det fungerar i skarvarna mellan olika delar av en resa. Detta är frågor som behöver uppmärksammas i det fortsatta utvecklingsarbetet.
- Det är viktigt att det blir tydligt vilken statlig myndighet som har ansvaret för tillgänglighetsarbetet inom sjöfartsområdet.
- Det finns behov av en tydlig kartläggning av vilka aktörerna egentligen är och vad de ska göra.
- Det är viktigt att de ansvariga myndigheterna fortsätter att utveckla dialogen med funktionshindersorganisationerna och det är av stor vikt att de erfarenheter som finns tas till vara.
- Det stödjande arbetet inom Trafikverket skulle kunna utvecklas och få ökad prioritet för att tillgodose de behov som finns på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Uppföljning, utvärdering och tillsyn

Iakttagelser

Det är flera olika myndigheter som gör uppföljningar inom området. Inom transportområdet är Trafikanalys den myndighet som bl.a. har till huvuduppgift att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utvärdera och redovisa effekterna av de åtgärder som har vidtagits. Handisam har på uppdrag av regeringen ansvaret för att utveckla ett sammanhållet system för att följa och analysera utvecklingen inom funktionshinderspolitiken. Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ska årligen rapportera till regeringen hur det går med genomförandet av delmålen utifrån den funktionshinderspolitiska strategin.

Uppföljningen visar att trots det uppföljningsarbete som bedrivs finns ändå mycket lite uppgifter om hur olika insatser har påverkat resandet för personer med olika funktionsnedsättningar och hur dessa resenärer upplever transportsystemets tillgänglighet. I uppföljningen har framkommit att det är svårt att redovisa hur olika insatser påverkar resandet för personer med funktionsnedsättning. Som det ser ut i dag är kunskapen begränsad när det gäller hur bra olika insatser är och deras egentliga betydelse för resenärer med olika funktionsnedsättningar. Uppföljningen visar också att det behövs bättre kunskap om hur personer med funktionsnedsättningar upplever resandet med kollektiva färdmedel och hur det utvecklas över tid.

Till Transportstyrelsens huvuduppgifter hör att utöva tillsyn inom transportområdet i enlighet med de föreskrifter som gäller för respektive område. I detta ingår bl.a. att utöva tillsyn över de regionala trafikförsörjningsprogrammen som de regionala trafikmyndigheterna ska ta fram. Från Transportstyrel-

sen har framförts att tillsynen enbart styrs av lagar och förordningar och att det knappt finns några tydliga tillsynsuppdrag uttryckta när det gäller krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. När det gäller tillsyn av passagerares rättigheter i enlighet med EU-förordningarna är ansvaret delat mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket. För t.ex. järnvägsområdet innebär detta att Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av de tekniskt präglade bestämmelserna medan Konsumentverket ansvarar för de konsumenträttsligt präglade bestämmelserna. Från funktionshindersorganisationerna har framförts att de båda myndigheterna främst har juridisk kompetens, inte sakkompetens, vad gäller transporter och tillgänglighet. Enligt funktionshindersorganisationerna innebär detta att tillsynsmyndigheterna har svårt att göra sakliga bedömningar och tillsynen upplevs därmed som svag.

Uppföljningsgruppens bedömningar

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller uppföljning, utvärdering och tillsyn.

- Kunskapen om resultaten av insatserna är begränsad. Myndigheternas fortsatta uppföljningsarbete behöver inriktas på att förbättra och ge en mer tydlig återrapportering när det gäller vad som är tillgängligt och vad som inte är det. Det finns behov av en förbättrad och mer systematisk uppföljning av vilka insatser som genomförts och vilka resultat de har fått när det gäller att ge faktiska förutsättningar för att personer som har funktionsnedsättning ska kunna genomföra hela resan med kollektiva färdmedel. Man skulle kunna införa ett mer uttalat brukarperspektiv i uppföljningsarbetet genom att myndigheterna involverar funktionshindersorganisationerna och på ett mer systematiskt sätt tar till vara deras erfarenheter när uppföljningar genomförs.
- Tillsynen inom området behöver stärkas. Det är viktigt att det är tydligt för resenärerna vilken tillsynsmyndighet som har tillsynsansvar för vad. Därför är det nödvändigt att tydliggöra rollfördelningen. Detta är en fråga som måste utredas vidare.

Regeringens återrapportering till riksdagen

Iakttagelser

Regeringen anger i årets resultatredovisning till riksdagen att det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat under de senaste åren samt att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Regeringen redovisar vidare att Trafikverket under 2012 fortsatte att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än 2011, samt att andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat under de senaste åren. Den sammanfattande bedömning som regeringen redovisar är att trenden var positiv.

Uppföljningsgruppens bedömningar

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller regeringens återrapportering till riksdagen.

- Det är viktigt att regeringen i de årliga resultatredovisningarna till riksdagen även fortsättningsvis redovisar och bedömer de resultat som uppnås genom statliga insatser.
- Det skulle vara värdefullt om regeringen med utgångspunkt från de problem som har uppmärksammats i denna uppföljning redovisar fortsatta insatser och resultat, även utifrån ett brukarperspektiv.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Personer med funktionsnedsättning har särskilda förutsättningar och behov när det gäller transporter och att t.ex. kunna ta sig till arbetet, utbildningen eller en fritidsaktivitet. Transportsystemets tillgänglighet handlar om allmänna transportmedel, möjligheter till byten, kringliggande miljöer och särskilda insatser som t.ex. färdtjänst och ledsagning. Åtgärder för att öka användbarheten handlar om både fysiska åtgärder, god information, bra bemötande och om att uppleva trygghet. Det kan konstateras att frågan om att anpassa transportsystemet för ökad tillgänglighet blir ännu mer aktuell med en åldrande befolkning.

Olika insatser har genomförts av statliga, kommunala och andra aktörer för att förbättra tillgängligheten. För att hela resan ska fungera för den enskilda individen är det många aktörer som behöver ta sitt ansvar för att förbättra förutsättningarna och öka användbarheten. Olika aktörer har pekat på att det finns mycket kvar att åtgärda, även om tillgängligheten successivt förbättras. Det finns undersökningar som tyder på att många personer med funktionsnedsättning väljer att avstå från resor därför att de inte litar på att hela resan kommer att fungera.

År 2000 fattade riksdagen beslut om en nationell handlingsplan för handikappolitiken.¹ I planen utpekades bl.a. de dåvarande trafikmyndigheterna att ha ett särskilt sektorsansvar för funktionshindersfrågorna. Vidare fattades beslut om att tillgängligheten till transportsystemet fortlöpande skulle förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel och övriga tjänster. Kollektivtrafiken skulle enligt handlingsplanen göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010. Det beslutades att berörda myndigheter skulle se över och skärpa sina föreskrifter om tillgänglighet till färdmedel. Som en följd av beslutet infördes ett etappmål inom det transportpolitiska delmålet om ett tillgängligt transportsystem med formuleringen att kollektivtrafiken skulle vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010.

Regeringen beslutade 2008 att en kraftsamling skulle genomföras för att uppnå delmålet till och med 2010 i väsentliga delar. Regeringen konstaterade samtidigt att de åtgärder som satts in inte var tillräckliga för att nå målet inom den tidsramen och att arbetet med att göra kollektivtrafiken användbar för alla måste fortsätta även efter 2010.²

Riksdagen beslutade 2009 att godkänna transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Därutöver beslutade riksdagen att godkänna

¹ Prop. 1999/2000:79, bet. 1999/2000:SoU14. Målen och inriktningen gäller fortfarande men politiken benämns numera funktionshinderspolitiken.

² Prop. 2008/09:35.

ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålets precisering när det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning innebär att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Det nya målet innebär således en vidgning från att tidigare ha omfattat enbart kollektivtrafiken till att i stället avse hela transportsystemet.

Utskottets tidigare behandling

Trafikutskottet har vid olika tillfällen behandlat frågor om kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, senast våren 2012 och våren 2013.³ Utskottet har framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. I betänkandet från våren 2013 konstaterar utskottet att det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

1.2 Syfte och inriktning

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.⁴ Trafikutskottet beslutade den 21 februari 2013 att genomföra en uppföljning av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Syftet med denna uppföljning är att ge utskottet ökade kunskaper inför behandlingen av budgetpropositionen och eventuella motioner inom området.

Uppföljningen utgår från de transportpolitiska målen och funktionsmålet om tillgänglighet som riksdagen beslutade om 2009 samt de ställningstaganden som utskottet har gjort när det gäller transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Uppföljningen inriktas på att närmare beskriva och analysera de statliga insatser som görs och vilka resultat dessa insatser får från ett brukarperspektiv. De insatser som genomförts och resultaten av dessa analyseras i relation till de mål som riksdagen har beslutat om. Uppföljningen har inriktats på följande frågor:

- *Insatser*: Vilka insatser genomför statliga aktörer för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning? Hur genomförs insatserna och hur ser bl.a. brukarna på dessa? Hur finansieras de?
- *Samverkan*: Vilka statliga och andra aktörer finns inom området? Hur samverkar och samarbetar de? Har samverkan ökat och effektiviserats?

³ Bet. 2011/12:TU5 och bet. 2012/13:TU11.

⁴ 4 kap. 8 § regeringsformen och 4 kap. 18 § riksdagsordningen.

- *Resultat*: Vilket resultat har de statliga insatserna fått? Hur ser aktörerna på de uppnådda resultaten? Ökar andelen personer med funktionsnedsättning som upplever att de har möjlighet att använda transportsystemet? Hur ser brukarna på tryggheten i samband med resor och då även vid extraordinära händelser?
- *Uppföljning och utvärdering*: Hur följs resultaten upp? Hur redovisar regeringen uppnådda resultat till riksdagen?

1.3 Genomförande

Uppföljningsarbetet har bedrivits av trafikutskottets uppföljningsgrupp. Underlagen till gruppen har tagits fram av utvärderings- och forskningssekreterariatet vid utskottsavdelningen i nära samarbete med trafikutskottets kansli.

Uppföljningen har gjorts genom dokumentstudier, intervjuer och skriftliga frågor till de olika aktörerna. Brukarperspektivet har fångats genom kontakter med i första hand funktionshindersonsorganisationer.

Uppgifter har tagits in från Norrbottens, Västra Götalands och Östergötlands län för att kunna redovisa exempel på hur arbetet bedrivs i olika delar av Sverige. I urvalet av län har beaktats bl.a. geografisk spridning mellan olika delar av landet, att både storstads-län och landsbygds-län ingår samt att olika organisationsstrukturer finns representerade. En genomgång har gjorts av vilka insatser som görs i dessa län. När det gäller samverkan beskrivs och analyseras frågan både från brukarnas och aktörernas synvinkel.

Som ett led i uppföljningen genomförde trafikutskottets uppföljningsgrupp ett studiebesök i Stockholms län den 14 juni 2013 för att inhämta kunskap om hur transportsystemet fungerar för personer som har funktionsnedsättning. Under besöket träffade ledamöterna företrädare för DHR, Hörselskadades Riksförbund (HRF), Jernhusen, SAS, SJ, SL, Swedavia, Synskadades Riksförbund (SRF), Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting, Trafikverket och Waxholmsbolaget.

Sammanfattningsvis har följande aktörer kontaktats i uppföljningen:

- Regeringskansliet: Arbetsmarknadsdepartementet, Näringsdepartementet, Socialdepartementet
- Statliga myndigheter: Handisam, Kammarkollegiet, Konkurrensverket, Konsumentverket, Sjöfartsverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen
- Bolag och företag: Jernhusen, Samtrafiken, SAS, SJ, Swedavia, Veolia
- Kommuner, landsting och trafikbolag i Norrbottens, Västra Götalands och Östergötlands län, ett antal aktörer i Stockholms län samt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
- Funktionshindersonsorganisationer: DHR, samarbetsprojektet En stärkt röst, HRF, Handikappförbunden, Lika Unika, Nätverket unga för tillgänglighet, SRF

- Branschorganisationer: Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svensk kollektivtrafik, Tågoperatörerna.

Faktaundersökning

Utkast till rapportens beskrivande delar lämnades i oktober 2013 för faktaundersökning till Handisam, Jernhusen, kollektivtrafiksektorierna Västra Götalandsregionen, Näringsdepartementet, Regionala trafikmyndigheten i Norrbotten, Samtrafiken, Sjöfartsverket, Socialdepartementet, SKL, Swedavia, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och Östgötatrafiken.

1.4 Avgränsningar

Transportsystemets tillgänglighet är en bred fråga som innehåller många olika intressanta delar. Det handlar bl.a. om transportmedel, kringliggande miljöer och särskilda insatser som färdtjänst och ledsagning där flera olika aktörer har olika uppgifter.

Uppföljningen har inriktats på att belysa vilka insatser som görs för att öka tillgängligheten till kollektiva färdmedel, i första hand tåg, buss, flyg och båt. Detta innebär att frågor som rör t.ex. färdtjänst, riksfärdtjänst och parkeringstillstånd inte har ingått i uppföljningen.

I uppföljningen har i första hand ingått att belysa genomförandet av olika insatser för att förbättra tillgängligheten och samarbetet mellan olika aktörer och insatser för att förbättra informationen i samband med resande.

Vidare har uppföljningen avgränsats till att avse inrikes resor. Dessutom har uppföljningen i första hand inriktats på ett begränsat antal funktionsnedsättningar: nedsatt hörsel, nedsatt rörelseförmåga och nedsatt syn.

1.5 Rapportdisposition

I kapitel 2 behandlas översiktligt ett antal begrepp och definitioner som används i rapporten. Vidare beskrivs resvanor samt vad tillgänglighet kan innebära för personer med olika funktionsnedsättningar.

I kapitel 3 sammanfattas statens mål och strategier inom området, FN:s standardregler och FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, EU-regelverk och nationella regelverk om tillgänglighet samt statliga medel. Vidare beskrivs de ansvariga myndigheterna inom området och deras uppgifter samt andra aktörer vars verksamhet berör frågor om tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning.

Kapitel 4 beskriver olika insatser som har gjorts för att öka tillgängligheten i transportsystemet och hur olika aktörer ser på resultaten av dessa. Till detta hör det nationellt prioriterade nätet av kollektivtrafik och hur långt arbetet med detta har kommit. I kapitlet beskrivs även olika typer av hinder som har uppmärksamats i samband med uppföljningen, bl.a. när det gäller tillgången

till trafik- och tillgänglighetsinformation, bemötande, problem vid biljettköp och brister i drift och underhåll. Vidare tas frågan om trygghet och nödsituationer vid resor upp. I kapitlet finns även ett avsnitt om bristande tillgänglighet och diskriminering.

Kapitel 5–8 beskriver olika hinder som uppmärksammats av bl.a. funktionshindersorganisationerna när det gäller möjligheterna att resa med tåg, buss, spårvagn, flyg och båt. Vidare redovisas de åtgärder som vidtagits för att tillgänglighetsanpassa fordon och farkoster samt stationer, terminaler och flygplatser m.m. I kapitlen beskrivs även hur assistans och ledsagning samt trafikinformation fungerar.

I kapitel 9 redovisas uppföljningens iakttagelser när det gäller styrning och samordning för ökad tillgänglighet. Detta innefattar styrningen genom mål och regler samt resurser för ökad tillgänglighet. Vidare beskrivs myndigheternas uppföljning och den tillsyn som utövas inom området, bl.a. avseende de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Avslutningsvis beskrivs kortfattat utvecklingen när det gäller sådan kollektivtrafik som inte upphandlas, s.k. kommersiell trafik.

I kapitel 10 beskrivs fördelningen av ansvar mellan olika myndigheter. Vidare beskrivs samverkan mellan myndigheter och mellan myndigheter och organisationer när det gäller tillgänglighet.

Kapitel 11 återger regeringens återrapportering till riksdagen när det gäller resultat i förhållande till funktionsmålets precisering om att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

I kapitel 12 redovisas uppföljningsgruppens sammanfattande iakttagelser och bedömningar.

2 Transportsystemet och tillgängligheten

I detta kapitel ges en översiktlig belysning av olika begrepp och definitioner som används i rapporten. Vidare beskrivs resvanor samt vad tillgänglighet kan innebära för personer som har olika typer av funktionsnedsättningar.

2.1 Transportsystemet

Transportsystemets tillgänglighet är ett mycket komplext område. Det handlar om spårbunden trafik (järnväg, lokala spår, tunnelbana), vägar (statliga vägar, kommunala vägar, enskilda vägar, statliga busshållplatser, andra busshållplatser), stationer, båtar och även flyg och flygplatser. Styrningen sker på ett flertal olika sätt. Att förstå området är som att lägga pussel med många aktörer med olika roller och ansvar.⁵

Transportsystemet är trafikslagsövergripande och omfattar både vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.⁶ Transportsystemet innehåller inte bara kollektivtrafiken utan även t.ex. gång- och cykelbanor och bilvägar.⁷ Många resor och transporter omfattar flera färdmedel.⁸ Transportsystem för gods- och persontransporter utgörs av det fysiska nätverket för t.ex. vägar och järnvägar (infrastrukturen) i vilket transportererna sker, de fordon och farkoster som utgör transportererna i systemet samt de individer och förare som framför fordonen och farkosterna.

Från ett användarperspektiv ska transportsystemet underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda säkra, effektiva och miljöanpassade resor. I den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet betonas att användaren ska sättas i fokus och att hela resan eller transporten ska fungera. Olika delar av en resa eller transport kan göras med olika trafikslag och det primära är en fungerande helhet. Från ett resenärsperspektiv är transportsystemet användbart först när alla berörda parter har anpassat sin del. Detta ställer krav på att myndigheterna samråder med berörda kommersiella aktörer och kommunala organisationer för att främja koordinering av åtgärder på respektive plats. I planen betonas bl.a. att transportsyste-

⁵ Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12.

⁶ Trafik är rörelsen av personer, transportmedel eller information. Trafiken utgörs av mängden transporter i ett trafiksystem. Vanligen åsyftas fysiska transporter av människor, varor och fordon i ett gatusystem, inklusive luft- och sjötrafik. Det finns även andra typer av trafik, t.ex. datatrafik.

⁷ Trafikanalys, 2012a.

⁸ Transport är en förflyttning av personer eller varor från en plats till en annan. De olika systemen som används för att transportera kallas för transportmedel. Flera av transportmedlen kräver en infrastruktur. Infrastruktur är anläggningar som används av samhället. Framför allt avses system för transport av varor och personer, energi och information. Till infrastruktur räknas även bl.a. bebyggelse och fastighetsstruktur.

met ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Kommunikationer med utgångspunkt i resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljökvalitetsmål, är enligt planen i fokus.⁹

2.2 Personer med funktionsnedsättning

Funktionsnedsättningar och funktionshinder

Funktionsnedsättning och funktionshinder är begrepp under utveckling.¹⁰ Enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning härrör begreppet funktionshinder från samspelet mellan personer med funktionsnedsättning och hinder som är betingade av attityder och miljön, vilka motverkar dessa personers fulla och verkliga deltagande i samhället på lika villkor som andra.¹¹

Den grundläggande principen för funktionshinderspolicen är att alla människor, oavsett funktionsförmåga, ska ha samma möjligheter som andra att vara delaktiga i samhället och ta del av mänskliga rättigheter. Personer med funktionsnedsättning har samma rätt till självständighet och självbestämmande som andra. Statistiska centralbyrån uppskattar att ca 20 procent av Sveriges befolkning har någon form av permanent funktionsnedsättning. Dessa personer utgör ingen homogen grupp och det är stor skillnad på hur stora problem olika personer har med att resa. Det kan röra sig om personer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn eller hörsel, funktionsnedsättning till följd av psykiska besvär eller läs- och skrivsvårigheter. Olika svårigheter kräver olika typer av anpassningar. Nedan redovisas exempel på olika krav på tillgänglighet relaterade till olika funktionsnedsättningar.¹²

- Tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga innebär främst att det ska vara möjligt att förflytta sig självständigt och säkert i den byggda miljön. Det handlar om att bl.a. ta bort höga trösklar, trappor, trånga gångar och tunga dörrar. Handtag, knappar och spakar ska vara lätta att nå och vara lätta att använda och toaletter ska vara tillräckligt stora.
- Tillgänglighet för personer med nedsatt syn eller personer som är gravt synskadade innebär att man ska kunna orientera och förflytta sig utan att utsättas för onödiga säkerhetsrisker. Det handlar bl.a. om att det ska fin-

⁹ Prop. 2008/09:93 och Regeringskansliet, Näringsdepartementet, 2010.

¹⁰ *Funktionshinder* är en begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen. En *funktionsnedsättning* är en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga. En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada. Sådana sjukdomar, tillstånd eller skador kan vara av bestående eller av övergående natur. Socialstyrelsens termbank avråder från termen *handikapp* eftersom den kan upplevas som stigmatiserande och därför bör undvikas.

¹¹ Sveriges internationella överenskommelser, SÖ 2008:26.

¹² Se bl.a. www.handisam.se och Svensk Kollektivtrafik, e-brev 2013-03-15.

nas ledstråk som man kan följa med käpp, att märken i starka färger ska visa var trappsteg eller fönster är och att webbsidor med information ska kunna läsas med talsyntes. Personer som är gravt synskadade kan behöva en ledsagare.

- Tillgänglighet för personer med nedsatt hörsel, döva eller döva i kombination med grav synskadade innebär att det ska vara möjligt att t.ex. kommunicera med andra människor och ta del av information. Det kan handla om att det ska finnas teleslinga som hjälper personer med hörapparat att höra vad andra säger och att information ska finnas att läsa eller förstå med teckenspråk.
- Personer med nedsatt kognitiv¹³ förmåga är en blandad grupp, där tillgänglighet kan betyda mycket skilda saker för olika individer. Det kan handla om att det ska vara möjligt att orientera sig och använda den fysiska miljön utan att utsättas för onödiga säkerhetsrisker. Inredning och utrustning ska utformas så att den är lättbegriplig. Information av olika slag ska kunna fås i en förenklad form som är tydlig, konkret, kortfattad och entydig, t.ex. på lättläst svenska.
- För personer med astma och allergier innebär tillgänglighet att det ska vara möjligt att vistas i en miljö utan att drabbas av allergiska reaktioner eller besvär i andningsvägarna. För människor med födoämnesintolerans och -allergi innebär tillgänglighet att det ska vara möjligt att få mat utan att drabbas av allergiska reaktioner, och besvär och skada i magen.
- För människor med t.ex. stomi och inkontinens handlar tillgänglighet om att det ska finnas tillgång till lämpligt utformade toaletter.
- För människor med funktionsnedsättning på grund av psykiska sjukdomar kan förutsättningarna för tillgänglighet variera mycket från individ till individ. Psykisk sjukdom kan även i vissa fall leda till nedsatt kognitiv förmåga. Det kan handla om att miljön ska vara lugn, att störningsmoment minimeras och att det finns tillgång till avskildhet vid behov.
- Tillgänglighet för personer med nedsatt röst- och talfunktion handlar om att t.ex. alternativa kommunikationssätt ska kunna användas.
- För människor med läs- och skrivsvårigheter är det ofta utformningen av informationen som innebär svårigheter.

Trafikanalys har i sin uppföljning av de transportpolitiska målen konstaterat att en betydande del av befolkningen har sådana funktionsnedsättningar som påverkar åtminstone vissa inslag i deras resande. Den största gruppen är personer med nedsatt hörsel som kan ha problem med att uppfatta t.ex. högtalarutrop eller muntlig säkerhetsinformation. I tabell 1 nedan redovisas det uppskattade antalet personer med några typer av funktionsnedsättning som ofta uppmärksammas i diskussioner som rör anpassningar av persontransportssystemet.

¹³ Med kognition menas förmågan att minnas, orientera sig i tid och rum, problemlösningsförmåga, numerisk förmåga, språklig förmåga m.m.

Tabell 1 Personer med olika typer av funktionsnedsättning, 2010–2011

| Funktionsnedsättning | Antal (uppskattat) | Andel (procent) |
|-----------------------------------|--------------------|-----------------|
| Nedsatt hörsel | 1 351 000 | 17,3 |
| Nedsatt rörelseförmåga | 561 000 | 7,2 |
| I hög grad nedsatt rörelseförmåga | 336 000 | 4,3 |
| Nedsatt syn | 296 000 | 3,8 |

Källa: Trafikanalys, 2013a och SCB:s undersökningar av levnadsförhållanden (2013) som samlas in genom telefonintervjuer med ett urval av Sveriges befolkning, 16 år och äldre.

Ökad andel äldre i befolkningen

Befolkningen i Sverige blir allt äldre. Enligt en omvärldsanalys från Trafikanalys är i dag 1,6 miljoner eller 18 procent av invånarna i Sverige över 65 år. Att andelen äldre ökar innebär att 25 procent av befolkningen beräknas vara över 65 år 2060. Trafikanalys pekar på att detta kommer att få effekter på transportsystemet, bl.a. genom att de äldre kommer att ställa höga krav på tillgänglighet i kollektivtrafiken. Äldre riskerar också att lättare skadas i trafiken. En större andel icke förvärvsarbetande personer kan också komma att skapa ett mer flexibelt resmönster utan tydlig morgon- och kvällsrusning.¹⁴

Av den nationella handlingsplanen för äldrepolitiken framgår bl.a. att äldre ska kunna röra sig med kollektivtrafik och att samhället ska planeras på ett sådant sätt att äldres behov av tillgänglighet till allmän service tillgodoses.¹⁵ Enligt Trafikverket upplever personer som är 65 år och äldre det som mer problematiskt att resa kollektivt och att vara gångtrafikanter än att köra bil. Bland äldre som är över 80 år har 30–60 procent problem med att använda det kollektiva transportutbudet. Det finns äldre som tidigare åkt kollektivt men som slutat att åka på grund av olika svårigheter som att stiga av och på en buss eller ett tåg, långt gångavstånd till hållplats m.m.¹⁶

Det kan nämnas att knappt 4 procent av befolkningen var färdtjänstberättigade 2011 och att ca 80 procent av dessa var 65 år eller äldre, se vidare bilaga 5.

2.3 Tillgänglighet

Definition av begreppet tillgänglighet

Tillgänglighet är ett begrepp som används på olika sätt. Det kan konstateras att begreppet inte är entydigt och att det inte finns någon enkel definition av vad som avses.

Tillgänglighet är ett av de begrepp som ingår i riksdagens transportpolitiska mål, se vidare avsnitt 3.1. I förarbetena till riksdagsbeslutet slås fast att transportsystemet har en central del i att skapa tillgänglighet. Det tar sikte på

¹⁴ Trafikanalys, 2011a.

¹⁵ Prop. 1997/98:113, bet. 1997/98:SoU24.

¹⁶ www.trafikverket.se.

att transportsystemet ska vara öppet och användbart för alla, både för medborgarna och näringslivet, och har ett brett perspektiv om att resor och transporter är en nödvändighet för att samhället ska fungera. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Tillgänglighet definieras där som ”möjligheten att minimera och överbrygga geografiska avstånd för att skapa kontaktmöjligheter och närhet till nyttor och funktioner”. Transportsystemet ska vara öppet för alla. Det är en grundläggande demokratisk fråga att även personer med funktionsnedsättning ska kunna använda transportsystemet.¹⁷

Tillgänglighet används även ofta i den snävare betydelsen att transportsystemet ska vara användbart för personer med funktionsnedsättning. I denna uppföljning har Handikappförbunden betonat att begreppet tillgänglighet är omdiskuterat och att det inte har definierats i konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, se vidare avsnitt 3.2. En del i diskussionen handlar om förhållandet mellan tillgänglighet och användbarhet. Handikappförbunden menar att begreppet tillgänglighet i de transportpolitiska målen mest förekommer i betydelsen att ta sig från en plats till en annan, men att användbarhet för personer med funktionsnedsättning också finns med. Handikappförbunden pekar på att det inom standardiseringen finns ett fyrtiotal olika definitioner och att det finns en tendens att begreppen närmar sig varandra. Som exempel tar Handikappförbunden upp följande definitioner:

- ISO 9241-210 – Definition användbarhet: ”Den utsträckning i vilken en specifik användare kan använda en produkt för att uppnå specifika mål, med ändamålsenlighet, effektivitet och tillfredsställelse, i ett givet användningssammanhang.” (officiell översättning)
- ISO 26 800 – Definition tillgänglighet: ”Den utsträckning som produkter, tjänster, system, miljöer och anläggningar kan användas av användargrupper med bredast möjliga spektrum av egenskaper och förmågor för att nå specifika mål i ett specifikt användningssammanhang.” (ej officiell översättning)

I uppföljningen har framkommit att inte heller Handikappförbunden har någon gemensamt förankrad definition av tillgänglighet. Svensk Kollektivtrafik menar att de begrepp som används i flera fall är otydliga. Tillgänglighet är ett otydligt begrepp som tolkas olika av olika aktörer. Ett näraliggande exempel som flera aktörer har tagit upp är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska peka ut vilka bytestpunkter som är fullt tillgängliga. Ingen vet vad som ska läggas in i begreppet.¹⁸

¹⁷ Prop. 2008/09:93.

¹⁸ Handikappförbunden, e-brev 2013-03-13, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, och Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

2.4 Resvanor m.m.

Handisam pekar i 2013 års uppföljning av funktionshinderspolitiken på att personer med funktionsnedsättning reser i mindre utsträckning än den övriga befolkningen. Handisam redovisar vidare att många reser kollektivt och att de flesta är nöjda med kollektivtrafiken, samtidigt som en stor andel upplever att det finns mycket som behöver bli bättre. Även Trafikanalys har med hänvisning till genomförda resvaneundersökningar (RVU Sverige)¹⁹ konstaterat att personer med nedsatt rörelseförmåga reser i betydligt mindre utsträckning än andra.²⁰ I bilaga 1 redovisas exempel på hinder i reskedjan.

I den genomförda resvaneundersökningen för 2011 angav 76 procent av personerna med funktionsnedsättning att de hade rest under mät dagen, vilket kan jämföras med att det var 84 procent sett till samtliga svarande. Motsvarande siffror för 2005/06 är att 71 procent respektive 83 procent angav att de hade rest mät dagen. I jämförelsen mellan åren är skillnaden en signifikant ökning för totalgruppen från 2005/06 till 2011. Däremot ser man ingen signifikant förändring i resande när det gäller dem som uppgett en form av funktionsnedsättning. Personer med funktionsnedsättning reser dock mindre än övriga och minst reser de med nedsatt rörelseförmåga.²¹

Enligt Trafikverket reser personer som har nedsatt rörelseförmåga sällan med kollektivtrafik, mellan 9 och 21 procent beroende på färdmedel. Synskadade reser i högre grad, mellan 27 och 73 procent beroende på trafikslag. Av personer med nedsatt rörelseförmåga har 28 till 45 procent, beroende på färdmedel, uttryckt önskemål om att kunna resa eller resa mer men tycker sig inte kunna göra det. Motsvarande siffra för synskadade är 45 till 71 procent. En enkätundersökning från Hjälpmedelsinstitutet bland personer med funktionsnedsättning visar att närmare hälften av de svarande använder sig av kollektivtrafik varje dag eller någon eller några dagar i veckan. En annan undersökning visar att 45 procent av personer med nedsatt rörelseförmåga avstår från att resa med buss trots att de hade behov eller önskemål om det. Motsvarande siffra för tåg, båt och flyg var ungefär 30 procent.²²

När det gäller val av färdmedel så är personbil och att man kör bilen själv det mest frekventa färd sättet och därefter gående till fots för alla, inklusive personer med funktionsnedsättning. Först därefter kommer kollektiva färdmedel (buss, tåg, spårvagn, t-bana) och personbil där man är passagerare. När det gäller ärendet för resan är det fritidsaktiviteter eller besök som är de van-

¹⁹ Resvaneundersökningen RES 2005/2006 och RVU Sverige 2011. Den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige genomförs av Trafikanalys i samarbete med trafikmyndigheterna. Den startade 2011 och kommer preliminärt att pågå t.o.m. 2014. Undersökningen omfattar Sveriges befolkning i åldern 6–84 år och genomfördes med hjälp av dagliga telefonintervjuer. Av totalt 16 970 svarande 2011 angav 3 854 personer (23 %) att de hade någon form av funktionsnedsättning. År 2005/06 angav 5 072 personer (18 %) av totalt 27 647 att de hade någon form av funktionsnedsättning.

²⁰ Handisam, 2013 och Trafikanalys, 2012a.

²¹ Trafikverket, 2013b.

²² www.trafikverket.se och Handisam, 2012.

ligaste reseorsakerna för personer med funktionsnedsättning. För hela gruppen är resor mellan bostad och arbete den vanligaste resan.²³

Hjälpmiddelsinstitutets, Post- och telestyrelsens och Handisams undersökningspanel har inrättats för att man ska kunna följa enskilda individers upplevelse av sina levnadsvillkor och hur olika insatser som görs inom politikområdet påverkar dem i deras vardag. Panelen består av 1 400 personer med olika funktionsnedsättningar. Handisam kommer att analysera och publicera resultaten från undersökningspanelen. De preliminära resultaten ger indikation på några förbättringsområden. Panelen önskar tydligare information (51 procent), bättre tillgänglighet på hållplatser/perronger (39 procent), bättre service och bemötande (33 procent) samt lättare att köpa biljetter (32 procent). Målsättningen är att använda resultaten i det fortsatta arbetet under 2013, se vidare avsnitt 9.5.²⁴

Trafikverket har i ett förslag till miljöbedömningsgrunder för miljöbedömning av planer och program inom transportområdet pekat på att mätningar genomgående visar att personer med nedsatt rörelseförmåga eller syn upplever brister i transportsystemet, framför allt fysiska men även när det gäller information samt köp och bokningar av biljetter.²⁵

Trafikverket konstaterar i sin återslag för 2012 om genomförandet av delmålen utifrån den funktionshinderspolitiska strategin att de personer som uppgett att de har någon form av funktionsnedsättning reser väldigt lika jämfört med övriga, men något mindre, och de ned nedsatt rörelseförmåga allra minst. När det gäller val av färdmedel är resandet likartat. Däremot skiljer det sig i fråga om vilket ärende man har för resan och det är inte helt oväntat att de som uppger sig ha en funktionsnedsättning inte i samma utsträckning som övriga reser till arbete. Enligt Trafikverket bekräftar detta bara annan känd statistik från arbetsmarknadspolitikområdet. Trafikverket konstaterar vidare att mätningen genom Handisams medverkan i en undersökningspanel indikerar tidigare kända områden som behöver förbättras i kollektivtrafiken. Enligt Trafikverket är det tills vidare oklart om det kommer att bli någon ytterligare mätning med samma frågor under kommande år.²⁶

²³ Trafikverket, 2013b.

²⁴ www.handisam.se.

²⁵ Trafikverket, 2012c.

²⁶ Trafikverket, 2013b.

3 Styrning

I detta kapitel ges bl.a. korta sammanfattningar av statens mål och strategier inom området, FN:s standardregler och FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, EU-regelverk och nationella regelverk om tillgänglighet samt statliga medel. Vidare beskrivs de ansvariga myndigheterna inom området och deras uppgifter samt andra aktörer vars verksamhet berör frågor om tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning.

3.1 Mål och strategier

3.1.1 Riksdagens transportpolitiska mål

Transportpolitiken omfattar frågor som rör järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning. År 2009 beslutade riksdagen att godkänna vad regeringen föreslagit om transportpolitikens övergripande mål, nämligen²⁷

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Därutöver beslutade riksdagen att godkänna vad regeringen föreslagit om

- ett funktionsmål om tillgänglighet
- ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga och har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

Enligt funktionsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Funktionsmålets precisering för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning innebär

- att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.²⁸

I avsnitt 11 sammanfattas regeringens redovisning av resultaten för de senaste åren avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

²⁷ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14. Beslutet innebär att det övergripande målet är oförändrat i förhållande till riksdagens beslut 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10).

²⁸ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14.

3.1.2 Riksdagens mål för funktionshinderspolitiken

Som en del i den nationella handlingsplanen för funktionshinderspolitiken beslutade riksdagen i maj 2000 om övergripande mål och inriktning för handikappolitiken.²⁹ Målen och inriktningen gäller fortfarande men politiken benämns numera funktionshinderspolitiken. De övergripande målen för funktionshinderspolitiken är:

- en samhällsgemenskap med mångfald som grund
- att samhället utformas så att människor med funktionsnedsättning i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet
- jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionsnedsättning.

För att nå målen ska arbetet särskilt inriktas på

- att identifiera och undanröja hinder för full delaktighet i samhället för människor med funktionsnedsättning
- att förebygga och bekämpa diskriminering mot personer med funktionsnedsättning
- att ge barn, ungdomar och vuxna med funktionsnedsättning förutsättningar för självständighet och självbestämmande.

I den nationella handlingsplanen för funktionshinderspolitiken anges att tillgängligheten till transportsystemet fortlöpande bör förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster. Vidare bör arbetet ha som mål att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010. Med detta mål som utgångspunkt ska en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras. Gällande föreskrifter om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning till färdmedel inom olika trafikslag bör ses över och skärpas.

3.1.3 Regeringens strategi för funktionshinderspolitiken

I en skrivelse till riksdagen 2010 fastställde regeringen inriktningsmål för funktionshinderspolitiken inom nio prioriterade områden, däribland transportpolitiken.³⁰ Skrivelsen låg till grund för den strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken som regeringen presenterade 2011 och som gäller för perioden 2011–2016.³¹ Syftet med strategin är att presentera politikens inriktning med konkreta mål för samhällets insatser samt hur resultaten ska följas upp under de kommande fem åren. I strategin utvecklas inriktning och delmål för vart och ett av de prioriterade områdena. En viktig del i strategin är att målen för insatserna ska bli mer konkreta och mätbara och därmed uppföljningsbara. För transportpolitiken gäller inriktningsmålet att transportsy-

²⁹ Prop. 1999/2000:79, bet. 1999/2000:SoU14.

³⁰ Skr. 2009/10:166, bet. 2009/10:SoU20.

³¹ Regeringskansliet, Socialdepartementet, 2011.

stemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Detta mål är likalydande med den målprecisering som redovisats ovan och som gäller för det tillgänglighetsmål som riksdagen beslutat om.

I samband med att strategin presenterades gav regeringen Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket i uppdrag att arbeta enligt följande tre delmål under perioden 2011–2016:

- Delmål 1: Bytespunkterna inom det nationellt prioriterade nätet av kollektivtrafik ska i ökad omfattning kunna användas av personer med funktionsnedsättning. Etapp 1 av det prioriterade nätet avslutades 2010, och under tidsperioden 2011–2016 ska etapp 2 av nätet åtgärdas. Det innebär att arbetet med att åtgärda statlig transportinfrastruktur ska fortsätta.³²
- Delmål 2: Samverkan mellan berörda aktörer inom transportsektorn ska öka och effektiviseras för att uppnå inriktningsmålet.
- Delmål 3: Andelen personer med funktionsnedsättning som upplever att de har möjlighet att använda transportsystemet ska öka.³³

I uppdraget ingår även att årligen lämna en samlad rapport över genomförda insatser, resultat och effekter och en lägesbedömning. Den första redovisningen gjordes i mars 2012 och den andra i mars 2013. Trafikmyndigheterna har gjort tolkningen att läget 2010 ska ses som utgångsläge för den fortsatta rapporteringen. I de tre myndigheternas återrapporteringar redovisas delmålen, lägesbeskrivningar, vidtagna åtgärder, fortsatt arbete samt deras bedömningar (se vidare avsnitt 4.2).³⁴

I likhet med för 2013 uppger regeringen i budgetpropositionen för 2014 att arbetet med den funktionshinderspolitiska strategin kommer att fortsätta de närmaste åren. Enligt regeringen fortsätter åtgärderna för att anpassa de statligt ägda busshållplatserna och järnvägsstationerna till alla resenärers behov. Enligt strategin för genomförande av funktionshinderspolitiken under åren 2011–2016 ska etapp 2 av det nationellt prioriterade nätet av tillgängliga kollektivtrafikanläggningar vara färdigt till 2016 (se även avsnitt 11).³⁵

3.1.4 Andra strategier och handlingsplaner

EU:s funktionshinderspolitiska strategi 2010–2020

Europeiska kommissionen följer en funktionshindersstrategi för perioden 2010–2020. Detta är en följd av att EU som institution har ratificerat FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, se vidare avsnitt 3.2. Strategin ska vara ett led i arbetet med att leva upp till konventionen. EU:s strategi för personer med funktionsnedsättning syftar därför till att

³² Delmål 1 har utöver de två första etappmålen även kompletterats med ett tredje etappmål för 2016–2021 som innebär att 100 % av busshållplatserna och stationerna i det utpekade prioriterade nätet ska vara åtgärdade.

³³ Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.

³⁴ Trafikverket, 2012a och 2013b; Sjöfartsverket, 2012 och 2013; Transportstyrelsen, 2012.

³⁵ Prop. 2012/13:1, prop. 2013/14:1.

undanröja hinder som begränsar tillgängligheten. I nyckelområdena ingår vår bebyggda miljö, transport, information och kommunikation och tjänster.³⁶

Europarådets handlingsplan

Europarådet har tagit fram en handlingsplan för 2006–2015 för att främja rättigheter och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i samhället. En av handlingslinjerna i planen handlar om transporter.³⁷

3.1.5 Nationella planer för transportsystemet

Nationell plan för transportsystemet 2010–2021

I Trafikverkets uppdrag ingår att ta fram förslag till en långsiktig nationell plan för utvecklingen av transportsystemet. Regeringen fastställde under våren 2010 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 samt definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna. I den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 anges en fortsatt, etappvis utveckling av ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.³⁸ Trafikverket anger att målet i den nuvarande planperioden 2010–2021 är att hela det prioriterade nätet ska vara anpassat 2021 och att en successiv utvidgning är påbörjad. Målet är att 80 procent av alla som har funktionsnedsättning ska kunna använda kollektivtrafiken 2021.

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025

Riksdagen beslutade i december 2012 om planeringsramar för den statliga transportinfrastrukturen under perioden 2014–2025. I den proposition som låg till grund för riksdagens beslut anges bl.a. när det gäller åtgärder för funktions- och hänsynsmålet i befintlig infrastruktur att alla nya åtgärder ska tillgodose behoven av tillgänglighet hos den äldre befolkningen och hos personer med funktionsnedsättning så att transportsystemet blir tillgängligt för alla.³⁹

Regeringen gav i slutet av 2012 i uppdrag till Trafikverket att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. I uppdraget till Trafikverket ingår bl.a. att inkludera överväganden som innefattar hur transportinfrastrukturen ska göras alltmer användbar för personer med funktionsnedsättning.⁴⁰

³⁶ Europeiska kommissionen, 2010.

³⁷ Europarådet, 2008.

³⁸ Trafikverket, Nationell plan för transportsystemet 2010–2021 bilaga 7, Ett nationellt prioriterat nät av kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning.

³⁹ Prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119.

⁴⁰ Trafikverket kommer att lämna ett förslag till uppdaterad plan i juni 2013. Planen för 2014–2025 är inte en ny plan, utan en kvalitetssäkring av den nuvarande planen som gäller t.o.m. 2021. Trafikverket upprättar planen utifrån direktiv och förutsättningar från regering-

I juni 2013 presenterade Trafikverket ett trafikslagsövergripande förslag till nationell plan som har varit föremål för remissbehandling t.o.m. den 1 oktober 2013. Förslaget har arbetats fram med utgångspunkt från att öka uppfyllelsen av de transportpolitiska målen, och en ny nationell plan för perioden 2014–2025 kommer att beslutas av regeringen under våren 2014.⁴¹

Som exempel på satsningar för att göra det lättare att resa med kollektivtrafik anger Trafikverket i det lämnade förslaget till nationell plan att det kan handla om information inför och under resan, användbarhet för barn, äldre och personer som har funktionsnedsättning, samt resors kvalitet som komfort, trygghet, säkerhet och tillgänglighet. Det anges att transportsystemet ska möjliggöra tillgänglighet och vara användbart för individer oavsett ålder, kön och eventuella funktionsnedsättningar. Trafikverket anger vidare att planförslaget innebär ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genom bl.a. anpassning av stationer och busshållplatser och att en ny särskild utvecklingsplan ska tas fram för detta. I planförslaget anges att inte minst för personer som har funktionsnedsättning leder sådana åtgärder som ger fler bättre möjligheter att använda kollektivtrafiken genom bl.a. bättre tillgänglighet till stationsmiljöer, anpassning av plattformshöjder, informationssystem och ledstråk samt anpassning av busshållplatser till ökad användbarhet.

3.2 FN:s standardregler och FN-konventionen

FN:s standardregler

År 1989 initierade Sverige ett arbete inom FN för att få till stånd internationella regler om rätt till delaktighet och jämlikhet för personer med funktionsnedsättning. Arbetet utmynnade i 22 standardregler för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning har samma rättigheter och skyldigheter som andra medborgare i samhället. Reglerna antogs av FN:s generalförsamling 1993. Standardreglerna uttrycker tydliga principiella ståndpunkter när det gäller rättigheter, möjligheter och ansvar på olika samhällsområden. De ger också konkreta förslag om hur ett land kan undanröja hinder för människor med funktionsnedsättning och skapa ett tillgängligt samhälle. Tanken är att länderna på olika sätt ska ta ansvar för att reglerna tillämpas och arbeta för principerna om full delaktighet och jämlikhet.⁴²

Regel 5 innebär att staterna bör inse tillgänglighetens betydelse på alla områden i utvecklingen mot full delaktighet. Oavsett vilka eller hur stora funktionsnedsättningar olika personer har ska staten införa handlingsprogram som gör den fysiska miljön tillgänglig för dem och se till att de får tillgång till information och möjlighet till kommunikation.

en. Detta sker i samarbete med länsplaneupprättare, andra myndigheter, intresseorganisationer, näringslivsrepresentanter och andra aktörer inom infrastrukturområdet.

⁴¹ www.regeringen.se.

⁴² Ds 2008:23.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

Sverige har ratificerat FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Konventionens syfte är att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättning att ta del av sina mänskliga rättigheter. Konventionen utgår ifrån grundläggande principer som jämlikhet och icke-diskriminering.

En del av FN-konventionen handlar om tillgänglighet.⁴³ Av konventionen framgår det att personer med funktionsnedsättning ska kunna leva ett oberoende och självständigt liv och fullt ut kunna delta på livets alla områden. Hinder och barriärer mot tillgänglighet ska identifieras och undanröjas, bl.a. när det gäller vägar och transportmedel. Detta ska säkerställas både i städerna och på landsbygden. Det gäller också information och tjänster som har med resande att göra.⁴⁴

FN-konventionen tar upp betydelsen av normer och riktlinjer för universellt utformade lösningar och för tillgänglighet. I Sverige utarbetas sådana normer och riktlinjer bl.a. inom standardiseringen. År 2004 togs det fram en vägledning för standardisering inom kollektivtrafiken när det gäller behov som äldre och personer med funktionsnedsättning har.⁴⁵

Sverige är juridiskt bunden att följa konventionens innehåll. Konventionens syfte är att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättning att ta del av sina mänskliga rättigheter. Miljön och omgivningen ska därmed vara tillgänglig för alla och ingen ska diskrimineras. Alla har rätt att leva ett självständigt liv. Konventionen är vägledande i strategin för genomförandet av funktionshinderspolitiken, och hela den offentliga sektorn ska arbeta med konventionen som grund. Det är därför av stor vikt att det som byggs i dag uppfyller de krav på tillgänglighet som finns i plan- och bygglagen.⁴⁶ Konventionen har enligt Handisam bidragit till att arbetet med standarder som rör tillgänglighet har intensifierats.

3.3 Regelverk för kollektivtrafik och tillgänglighet

När det gäller tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning finns regleringar om detta på både europeisk och nationell nivå för de olika trafikslagen.

⁴³ Artikel 9. Dessutom kan nämnas artikel 8 som handlar om att medvetandegöra och utbilda personal, artikel 19 om rätten att leva självständigt och artikel 20 om personlig rörlighet.

⁴⁴ www.handisam.se och SÖ 2008:26. Konventionen antogs av FN:s generalförsamling den 13 december 2006 och öppnades för undertecknande den 30 mars 2007. Den undertecknades då av 82 länder, däribland Sverige. Sedan dess har konventionen undertecknats av ytterligare ett stort antal länder.

⁴⁵ European Committee for Standardization m.fl. 2011.

⁴⁶ VTI, 2013.

EU-nivå

Det finns EU-förordningar om passagerares rättigheter vid flyg-, tåg- buss- och båtresor.⁴⁷ Förordningarna handlar om rätt till transport, information, ledsagning, ersättningsresa vid försenad eller inställd avgång samt rätt till ersättning vid skador på hjälpmedel. Dessa regler är generellt sett lika för alla trafikslag. Det finns dock undantag, de flesta inom flygtrafiken där säkerhetsreglerna alltid har företräde framför andra regler.

På EU-nivå finns vidare bussdirektivet, direktiv om tillgängligheten på passagerarfartyg, direktiv om tågpassagerares rättigheter och direktiv om flygpassagerares rättigheter. För järnvägens del finns tekniska riktlinjer för utformning av stationer och järnvägsfordon i form av Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

Regelverk på nationell nivå

På nationell nivå finns regleringar med avseende på tillgängligheten i form av olika lagar och förordningar för de olika trafikslagen. Här kan nämnas lagen om kollektivtrafik och lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (se nedan). På nationell nivå regleras de byggnader och serviceanläggningar som är knutna till kollektivtrafiksystemet genom plan- och bygglagen⁴⁸ samt Boverkets byggregler (BBR), föreskrifter om enkelt avhjälpna hinder (HIN), samt föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (ALM). Trafikverket har även tagit fram egna råd och riktlinjer för den fysiska utformningen där tillämpning och eventuella avsteg från BBR, HIN och ALM beskrivs.

Banverkets vägledning från 2005 för utformning av den fysiska miljön för personer med funktionsnedsättning gäller tills vidare som råd och riktlinjer vid om- och nybyggnad av stationsmiljöer.⁴⁹

Enkelt avhjälpna hinder

Enligt plan- och bygglagen ska en byggnad vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Hinder mot tillgänglighet till eller användbarhet av lokaler dit allmänheten har tillträde ska alltid avhjälpas om hindret med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsätt-

⁴⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

⁴⁸ Plan- och bygglagen (2010:900).

⁴⁹ Trafikverket, 2012b.

ningarna är enkelt att avhjälpa.⁵⁰ Boverkets föreskrifter och allmänna råd om undanröjande av enkelt avhjälpta hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser gäller i befintliga lokaler och befintliga allmänna platser.⁵¹ Det kan gälla t.ex. utformningen på rastplatser och färjelägen.⁵²

Lagen om kollektivtrafik

Regeringen beslutade i juni 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att lämna förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken. I uppdraget ingick även att föreslå förstärkta passagerarrättigheter för resenärerna. Utredningen om en ny kollektivtrafiklag överlämnade sina förslag 2009. Där behandlades bl.a. rättigheter inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och behovet av en nationell myndighet för bl.a. stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.⁵³ Riksdagen beslutade i juni 2010 om lagen om kollektivtrafik⁵⁴ som trädde i kraft den 1 januari 2012.⁵⁵ Lagen är tillämplig på kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana.⁵⁶ Riksdagen beslutade därefter i juni 2012 om att utöka kollektivtrafiklagens tillämpningsområde till att även omfatta kollektivtrafik på vatten. Lagen trädde i kraft den 1 augusti 2012.⁵⁷

Lagen om kollektivtrafik innehåller bestämmelser om ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter, uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter samt allmänna krav på kollektivtrafikföretag i fråga om trafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och tunnelbana. I lagen ställs krav på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ta fram trafikförsörjningsprogram med mål för kollektivtrafiken. Programmet ska bl.a. innehålla tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning och de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik

År 1979 fattade riksdagen beslut om lagen om handikappanpassad kollektivtrafik.⁵⁸ I lagen finns bestämmelser om hur kollektivtrafiken⁵⁹ ska anpassas

⁵⁰ Plan- och bygglagen (2010:900), 8 kap.

⁵¹ BFS 2003:19.

⁵² Trafikverket, 2012b.

⁵³ SOU 2009:39 och SOU 2009:81.

⁵⁴ Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

⁵⁵ Prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21.

⁵⁶ På EU-nivå finns Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg som trädde i kraft 2009 i vilken regleras hur behöriga myndigheter, med befogenhet på en viss geografisk marknad, kan ingripa för att kollektivtrafik-tjänster av allmänt intresse ska förbättras med avseende på turtäthet, säkerhet, kvalitet och pris i förhållande till vad den fria marknaden erbjuder.

⁵⁷ Lagen (2012:437) om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

⁵⁸ Lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Den som utövar tillsyn över kollektivtrafiken och den som bedriver sådan trafik ska se till att trafiken anpassas för resenärer med funktionsnedsättning. När kollektivtrafik planeras och genomförs ska deras särskilda behov beaktas. De färdmedel som används ska så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning. Lagen är allmänt hållen och innebär inga sanktionsmöjligheter.

I sitt regleringsbrev för 2012 fick Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (se avsnitt 9.2).

Förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik

Enligt förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik ska anpassningen ske i den takt och i den omfattning som bedöms skälig med hänsyn till syftet och till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos dem som utövar trafiken.⁶⁰ Vid anpassningen ska man ta hänsyn till de särskilda förhållandena för kollektivtrafiken i tätortsområden. Vidare ska man särskilt se till att kraven på säkerhet för resenärer och övriga berörda tillgodoses. Trafikverket och Sjöfartsverket ska, inom sina respektive områden, initiera, planera och följa upp anpassningen. Transportstyrelsen har samma roll inom luftfartsområdet. Trafikverket ska verka för att anpassningen samordnas. Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen får, inom sina respektive områden, meddela de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift. Innan föreskrifter meddelas ska myndigheterna enligt förordningen samråda med berörda myndigheter, terminalansvariga och funktionshindersorganisationer samt med företrädare för dem som utövar trafiken.

3.4 Upphandling

EU-regler

Den offentliga upphandlingen i Sverige regleras genom upphandlingslagstiftningen, som bygger på gemensamma EU-regler.⁶¹ I upphandlingsdirektiven anges att sociala hänsyn kan användas som tilldelningskriterium när upphandlande myndigheter och enheter ska avgöra vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga.

EU-kommissionen har i olika sammanhang delgett sin syn på hur socialt ansvarsfull upphandling ska definieras. Enligt EU-kommissionens definition

⁵⁹ Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som är tillgänglig för allmänheten mot ersättning.

⁶⁰ Förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik.

⁶¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet). Ett annat direktiv som kan nämnas i detta sammanhang är Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG om offentlig upphandling av byggtjänster, varor och tjänster.

ingår upphandlingsaktiviteter som tar hänsyn till bl.a. utformning som ger tillgänglighet för alla.⁶²

När det gäller krav på varan eller tjänsten anger upphandlingsreglerna uttryckligen att en upphandlande myndighet bör bestämma tekniska specifikationer med hänsyn till tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eller utformning med tanke på samtliga användares behov.⁶³ Det kan exempelvis handla om tillgänglighetsanpassning av en byggnad eller anpassning av kollektiva färdmedel för att underlätta för personer med funktionsnedsättning.⁶⁴

EU-kommissionen har lagt fram ett förslag till ett nytt upphandlingsdirektiv och förstärkt kraven på tillgänglighet i tekniska specifikationer. I förslaget till direktiv anges att vid alla koncessionstilldelningar för ändamål som är avsedda för personlig användning, oavsett om det rör sig om allmänheten eller den upphandlande myndighetens eller den upphandlande enhetens personal, ska dessa tekniska specifikationer utom i väl motiverade fall fastställas med hänsyn till kriterier avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eller formgivning med tanke på samtliga användares behov. I förslaget anges vidare att om obligatoriska standarder för tillgänglighet har antagits genom en EU-lagstiftningsakt, ska de tekniska specifikationerna vad avser kriterier för tillgänglighet fastställas med hänvisning till dessa standarder.⁶⁵

Svensk upphandlingslagstiftning

I Sverige finns två upphandlingslagar – Lagen om offentlig upphandling (LOU) och Lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF).⁶⁶ Syftet med reglerna är att säkerställa fri rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital på EU:s inre marknad så att upphandlande myndigheter och enheter i Europa på ett öppet sätt ska kunna utnyttja konkurrensen och tillvarata det offentligas medel på bästa möjliga sätt. Enligt LOU bör specifikationer när det är möjligt bestämmas med hänsyn till kriterier avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eller utformning med tanke på samtliga användares behov.⁶⁷ Exempel på verksamheter som omfattas av LUF:s regler är tåg- och rälsverksamhet inom transportsektorn. Reglerna i LUF är enligt Konkurrensverket något mer flexibla än reglerna i LOU. Upphandlande enheter får t.ex. fritt välja mellan upphandlingsförfarandena. Dessutom gäller högre tröskelvärden i LUF än i LOU vid upphandling av varor och tjänster.

⁶² Europeiska kommissionen, 2011.

⁶³ LOU och LUF 6 kap. 1 §.

⁶⁴ SOU 2011:73.

⁶⁵ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tilldelning av koncessioner (KOM (2011) 897 slutlig).

⁶⁶ Lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU) och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF).

⁶⁷ LOU 6 kap. 1 §.

Tillsyn samt råd och stöd vid offentlig upphandling

Konkurrensverket utövar tillsyn över den offentliga upphandlingen. Detta sker bl.a. genom utredningar på eget initiativ, utredning av inkomna tips och klagomål samt regelbundna kontakter med upphandlande myndigheter, leverantörer och andra berörda aktörer. Konkurrensverket kan även föra talan om upphandlingsskadeavgift i domstol. En annan uppgift är att informera om regelverken och om avgöranden i upphandlingsärenden, liksom att verka för en enhetlig tillämpning av de nationella upphandlingsreglerna.⁶⁸

Enligt uppgift från Kammarkollegiet tar myndighetens helpdesk inom ramen för sin stödverksamhet varje månad emot ett hundratal frågor om offentlig upphandling från både upphandlande myndigheter och leverantörer. Enligt Kammarkollegiet är frågor om möjligheterna att ställa krav på tillgänglighet vid upphandling av transporttjänster inte särskilt vanliga.⁶⁹

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har tagit fram manualer för upphandling, kriterier för hur trafiksäkerhets- och miljökrav kan formuleras och en handledning för uppföljning.⁷⁰

Enligt Handisam ställer nästan nio av tio kommuner som upphandlar kollektivtrafik krav på att den ska vara tillgänglig och användbar för personer som använder rullstol. Handisam har i sin uppföljning av funktionshinderspolitiken 2013 föreslagit att Kammarkollegiet inom ramen för sitt uppdrag att ge upphandlingsstöd tar fram en vägledning för att upphandla och avropa användbart och tillgängligt för alla oavsett funktionsförmåga. I förslaget anges att detta ska göras i samverkan med Konkurrensverket och Handisam. Enligt uppgift från Kammarkollegiet bedömer de att man kommer att kunna påbörja arbetet med att ta fram en vägledning i början av 2014, förutsatt att ett formellt uppdrag lämnats.⁷¹

3.5 Anslagsmedel

Under senare år har offentliga resurser satsats på att förbättra tillgängligheten i det allmänna transportsystemet. Som exempel kan nämnas att staten under perioden 1998–2004 genom ett speciellt anpassat statsbidrag betalade 1,2 miljarder kronor för att göra kollektivtrafiken tillgänglig. Under samma period satsade även kommuner och landsting 1,2 miljarder kronor på att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Staten har dessutom bl.a. lagt resurser på att anpassa den statliga infrastrukturen.⁷²

Statlig medfinansiering kan lämnas till regionala kollektivtrafikmyndigheter för bl.a. åtgärder som ökar tillgängligheten för resenärer med funktions-

⁶⁸ www.kkv.se.

⁶⁹ Kammarkollegiet, e-brev 2013-06-24.

⁷⁰ www.skl.se.

⁷¹ Handisam, 2012 och Kammarkollegiet, e-brev 2013-06-24.

⁷² Prop. 2008/09:35.

nedsättning.⁷³ Statlig medfinansiering får beviljas i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar resor för personer med funktionsnedsättning. Den statliga medfinansieringen till regionala kollektivtrafikanläggningar ska stimulera regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner till olika insatser för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv, trygg och säker. En viktig del är att öka möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken. Statlig medfinansiering får beviljas för investeringar, och medel betalas ut av Trafikverket.⁷⁴

Under 2012 har statlig medfinansiering utbetalats för bl.a. busshållplatser, resecentrum, tillgänglighetsanpassning, säkra gångpassager, gång- och cykelvägar, hastighetsåtgärder, cirkulationsplatser, biluppställningsplatser avsedda för personer med funktionsnedsättning, kollektivtrafikanläggningar vid flygplats, ombyggnad av kajanläggning och investering i fartyg.⁷⁵

3.6 Myndigheter och andra aktörer

Regeringen och Regeringskansliet

Inom Regeringskansliet handläggs frågor om transporter och infrastruktur av Näringsdepartementet. Transportfrågor av civilrättslig karaktär hanteras av Justitiedepartementet. Funktionshinderspolitiken är sektorsövergripande och ett gemensamt ansvar för samtliga sektorer i samhället. Regeringens politik samordnas inom Socialdepartementet. Socialdepartementet ansvarar bl.a. för omsorg om personer med funktionsnedsättning, stöd och service till vissa personer med funktionsnedsättning och bilstöd till personer med funktionsnedsättning.⁷⁶

Statliga myndigheter inom trafikområdet

Det finns ett antal statliga myndigheter och bolag som arbetar inom transportområdet.⁷⁷ Under några år genomfördes en successiv omdaning av myndighe-

⁷³ Statlig medfinansiering lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa kollektivtrafikanläggningar m.m. Det handlar om åtgärder utöver vad som följer av de föreskrifter om handikappanpassning som Trafikverket har meddelat med stöd av 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik eller de krav i fråga om tillgänglighet som kan ställas med stöd av plan- och bygglagen (2010:900).

⁷⁴ Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. samt Trafikverket, 2013a.

⁷⁵ Trafikverket, 2013a.

⁷⁶ Förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet.

⁷⁷ Statligt ägda bolag: AB Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Botniabanan AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB, Svevia AB, Swedavia AB, Swedish National Road Consulting AB (SweRoad) och Vectura Consulting AB.

terna i riktning mot en trafikslagsövergripande struktur.⁷⁸ I genomförande-strategin för funktionshinderspolitiken har 22 myndigheter fått ett särskilt ansvar. Det finns en eller flera myndigheter för varje politikområde. Dessa myndigheter kallas numera strategiska myndigheter. Bland dessa finns Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. Dessutom kan nämnas att enligt en förordning om ansvar för genomförandet av funktionshinderspolitiken⁷⁹ ska de statliga myndigheterna verka för att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor. Myndigheterna ska särskilt verka för att deras lokaler, verksamhet och information är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet.⁸⁰ Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen, över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet, över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten och luftfartsskyddet, och inom vägtransportssystemet.⁸¹

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Ett syfte med bildandet av Trafikverket har varit att skapa ett trafikslagsövergripande synsätt, effektivisera processerna och skapa regional delaktighet inom transportområdet. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska vidare bl.a. inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde.⁸²

Sjöfartsverket ansvarar för säkerhet och framkomlighet till sjöss samt för byggande, drift och underhåll av sjöfartens infrastruktur. Sjöfartsverket ska enligt sin instruktion verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt. En av verkets huvuduppgifter är att verka för att hänsyn tas till behov inom sjöfarten hos personer med funktionsnedsättning.⁸³ Sjöfartsverkets kärnverksamhet är lotsning, isbrytning, sjögeografi, sjötrafikinformation, farledsverksamhet samt flyg- och sjöräddning. Sedan 2009, då Transportstyrelsen bildades, har Sjöfartsverket inte längre några bemyndiganden att meddela föreskrifter för fartyg. Sjö-

⁷⁸ Prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9.

⁷⁹ Förordningen (2001:526) om de statliga myndigheternas ansvar för genomförandet av handikappolitiken.

⁸⁰ Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

⁸¹ Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

⁸² Förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁸³ Förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

fartsverket har inte någon föreskriftsrätt för utformningen av terminaler, kajer, bryggor m.m.⁸⁴

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet.⁸⁵

Luftfartsverkets (LFV) huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.⁸⁶ Från och med april 2010 bedrivs flygtrafiktjänsten i affärsverket LFV och de statliga flygplatserna i bolaget Swedavia.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras.⁸⁷

Andra statliga myndigheter m.m.

Det finns även myndigheter inom andra utskotts beredningsområden som har uppgifter inom området. Som exempel kan nämnas Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam)⁸⁸ som har till uppgift att samordna arbetet inom det funktionshinderspolitiska området. Myndigheten har till uppgift att ur ett mångfaldsperspektiv främja ett strategiskt och effektivt genomförande av den nationella funktionshinderspolitiken.⁸⁹ Handisam samordnar arbetet med att genomföra och följa upp funktionshinderspolitiken, medan den genomförs av myndigheter inom de flesta samhällssektorer.⁹⁰

Hjälpmiddelsinstitutet (HI) är ett nationellt kunskapscentrum som ägs av staten och Sveriges Kommuner och Landsting. HI följer utvecklingen inom hjälpmedelsområdet och analyserar dess konsekvenser samt initierar och bedriver utvecklingsarbete. HI stöder företag och organisationer att utveckla idéer om nya hjälpmedel samt sprider kunskap genom kommunikation och utbildningar. Arbetet utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.⁹¹

Handisam inrättades 2006 och gavs bl.a. uppdraget att stödja de statliga myndigheterna i genomförandet av den nationella handlingsplanen.⁹² I en departementspromemoria om en samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området som presenterades i juni 2013 föreslås att Hjälpm-

⁸⁴ Sjöfartsverket, 2013.

⁸⁵ Förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

⁸⁶ Förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket.

⁸⁷ Förordningen (2007:964) med instruktion för Statens väg- och transportforskningsinstitut.

⁸⁸ Utg.omr. 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg.

⁸⁹ Förordningen (2007:1134) med instruktion för Myndigheten för handikappolitisk samordning.

⁹⁰ www.handisam.se.

⁹¹ www.hi.se.

⁹² Statskontoret, 2009.

delsinstitutet ska bli en del av Handisam fr.o.m. maj 2014. Enligt förslaget kommer Handisam i samband med detta att byta namn till Myndigheten för delaktighet. Syftet med den förändring som föreslås är att markera det mer samlade uppdraget, det tvärsektoriella perspektivet och uppgiften att stimulera och utveckla kunskapsbildningen vad gäller tillgänglighet, funktionsnedsättning och miljö. Departementspromemorian har remissbehandlats under sommaren 2013 och fortsatt beredning pågår inom Regeringskansliet.⁹³

Kommuner, landsting och regionala kollektivtrafikmyndigheter

Arbetet med att skapa förutsättningar för delaktighet och jämlikhet genomförs i hög grad i kommuner och landsting. Kommunerna har uppgifter när det gäller bl.a. väghållning och färdtjänst. Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter⁹⁴ i länen ersätter de tidigare trafikhuvudmännen, som i de flesta fallen låg i ett offentligägt aktiebolag.⁹⁵ I enlighet med lagen om kollektivtrafik ska de regionala kollektivtrafikmyndigheterna verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper. Vidare ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram bl.a. redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till behoven hos personer med funktionsnedsättning. Transportstyrelsen utövar tillsyn över att dessa myndigheter i enlighet med kollektivtrafiklagen tar fram trafikförsörjningsprogram. Om lagen inte följs och Transportstyrelsen hittar avvikelser kan den utfärda förelägganden. Trafikverket ska enligt sin instruktion verka för kollektivtrafikens utveckling och bl.a. bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av trafikförsörjningsprogram. Uppdraget att bistå länen tillkom den 1 januari 2012.

Organisationer

Funktionshindersorganisationerna fyller en central funktion bland folkrörelserna i Sverige genom att följa och rapportera om livsvillkoren för personer med funktionsnedsättning. Organisationerna bidrar också genom sitt intressepolitiska arbete till att förverkliga målen för funktionshinderspolitiken. De

⁹³ Ds 2013:40.

⁹⁴ En regional kollektivtrafikmyndighet kan utgöras av landstinget, regionen (regionalt självstyrelseorgan), ett kommunal- eller regionförbund med alla länets kommuner, samt eventuellt landstinget eller kommunen (endast Gotland). Den kan även organiseras som en gemensam nämnd, men den formen är det inget län som har valt.

⁹⁵ Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik gäller kollektivtrafik på väg, vatten och spår. Lagen började gälla den 1 januari 2012. Regionala kollektivtrafikmyndigheter i länen ersätter de tidigare trafikhuvudmännen. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. I Stockholms län ansvarar landstinget ensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte landstinget och kommunerna kommer överens om att gemensamt ansvara för denna trafik eller om att endast kommunerna ska bära ansvaret. I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet.

verkar för ett samhälle där alla kan vara delaktiga på lika villkor och är experter inom funktionshindersfrågor och har en viktig roll i arbetet med att genomföra funktionshinderspolitiken. De arbetar aktivt för att påverka beslutsfattare och andra som kan medverka till ett tillgängligare samhälle.⁹⁶

Det finns ett flertal olika organisationer inom funktionshindersrörelsen. Handikappförbunden är en paraplyorganisation där 38 av landets funktionshindersförbund ingår. Lika Unika är en samarbetsorganisation med 6 svenska riksförbund från funktionshindersrörelsen som medlemsförbund. Vidare kan nämnas DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder för personer med nedsatt rörelseförmåga.⁹⁷

Inom transportområdet finns ett antal olika organisationer. Svensk Kollektivtrafik är en serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Branschföreningen Tågoperatörerna representerar tågoperatörer och ska aktivt driva den yrkesmässiga spårtrafikens gemensamma intressefrågor, nationellt och internationellt. Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) är en branschorganisation för bussföretag och bussresearrangörer som bedriver olika former av busstrafik.

⁹⁶ www.regeringen.se och www.handisam.se.

⁹⁷ www.hso.se, www.likaunika.org och www.dhr.se.

4 Insatser för att förbättra tillgängligheten

I detta kapitel beskrivs olika insatser som hittills har gjorts för att öka tillgängligheten i transportsystemet och hur olika aktörer ser på resultaten av detta. En beskrivning ges av det nationellt prioriterade nätet av kollektivtrafik och hur långt arbetet med detta har kommit. I kapitlet beskrivs även olika typer av hinder som har uppmärksammats i samband med uppföljningen, bl.a. när det gäller tillgången till trafik- och tillgänglighetsinformation, bemötande, problem vid biljettköp och brister i drift och underhåll. Vidare tas frågan om trygghet och nödsituationer vid resor upp. I kapitlet finns även ett avsnitt om bristande tillgänglighet och diskriminering.

4.1 Allmänt om insatserna och resultaten

Insatser genomförs men kunskapen om resultaten är begränsad

I uppföljningen har framkommit att ett flertal insatser genomförs för att förbättra transportsystemets tillgänglighet men att kunskapen om resultatet av dessa är begränsad.

Myndigheter, trafikföretag och andra aktörer har framfört att det görs många insatser för att tillgängliggöra kollektivtrafiken. Exempelvis Trafikverket menar att många åtgärder genomförs och att utvecklingen går åt rätt håll, men att den förhållandevis låga nivån på volymen i de insatser som görs kan diskuteras. När det gäller val av vilka åtgärder som ska göras utgår Trafikverket från akademisk forskning. Trafikverket Region Väst konstaterar att det finns lite kunskap om hur bra insatserna är och vad de egentligen betyder för resenärer med funktionsnedsättning. Trafikverket har pekat på att mätningar visar att personer med rörelse- och synnedsättningar upplever brister i transportsystemet, framför allt fysiska men också när det gäller information och att köpa eller boka biljett till olika trafikslag.⁹⁸

Handisam menar att trafikområdet har kommit en bit på väg när det gäller tillgänglighetsanpassning, men att arbetet på det statliga området har avstannat något de senaste åren. Det finns mycket kvar att åtgärda när det gäller t.ex. busshållplatser och järnvägsstationer. Bland annat Svensk Kollektivtrafik har uppmärksammat att det omfattande arbete som pågår runt om i Sverige för att förbättra tillgängligheten inte är koordinerat. Funktionshindersorganisationer i Östergötland menar att en bra utveckling är att personer med funktionsnedsättning över tid har fått allt bättre förutsättningar för att kunna klara

⁹⁸ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, Trafikverket, intervju 2013-10-07, och www.trafikverket.se.

sig själva ute i kollektivtrafiken.⁹⁹ Synskadades Riksförbund (SRF) sammanfattar läget på följande sätt:

Vissa saker har gjorts för att tillgängliggöra kollektivtrafiken och transportsystemet, men det har varit segt och det finns mycket kvar att göra.¹⁰⁰

Trafikanalys gjorde i sin uppföljning av de transportpolitiska målen för 2011 bedömningen att utvecklingen sakta har gått åt rätt håll, men inte så fort som den borde. Under 2011 fortsatte Trafikverket att åtgärda stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än 2010. Den osäkra information om fordon som finns säger att en större andel av fordonen i kollektivtrafiken hade anpassningar för personer med funktionsnedsättning under 2011 än åren före. Ledsagningstjänster fungerade på samma sätt som föregående år, men innehöll fortfarande uppenbara brister. För 2012 angav Trafikanalys att det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat de senaste åren. Det finns även en tendens till att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Trafikverket fortsatte under 2012 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än 2011. Andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen var därför att utvecklingen går i positiv riktning.¹⁰¹

Samtliga intervjuade konstaterar att riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning till 2010 inte nåddes. I en rapport inom ramen för det s.k. fördubblingsprojektet konstateras att parternas ansträngningar måste öka för att målet om en tillgänglig kollektivtrafik ska nås. Där framförs även att tillgänglighetsarbetet är en kontinuerlig process och att det tillhör de grundläggande kraven på trafiken att alla verksamhetsgrenar ska genomsyras av tillgänglighet. I rapporten slås fast att en av de basala funktionerna är att kunna ta fram en beskrivning av läget över arbetet med tillgänglighet. I rapporten konstateras vidare att arbetet har bedrivits med olika intensitet hos olika parter och att ingen har arbetat på ett sådant sätt att målen om den tillgängliga kollektivtrafiken 2010 nåddes. I rapporten framförs att arbetet behöver intensifieras och att resurser behöver avsättas för personal som kan verka inom området.¹⁰²

Det finns en medvetenhet kring funktionshindersfrågor sedan lång tid tillbaka

Frågor kring transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har varit aktuella sedan lång tid. Flera representanter för funktionshindersorganisationer har framfört att statsmakterna sedan 1970-talet har

⁹⁹ Handisam, intervju 2013-03-06, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

¹⁰⁰ SRF, intervju 2013-03-12.

¹⁰¹ Trafikanalys, 2012a och Trafikanalys, 2013a.

¹⁰² Svensk Kollektivtrafik, e-brev 2013-03-15.

fattat olika beslut för att förbättra tillgängligheten men att genomförandet därefter har avstannat. Bland annat HRF konstaterar att det fortfarande är mycket kvar att göra. Funktionshindersorganisationerna har fått visst gehör för sina frågor, men upplever att arbetet går alltför långsamt.¹⁰³

Funktionshindersperspektivet kommer in i många olika frågor. I trafikutskottets uppföljning har flertalet aktörer framfört att det finns en medvetenhet kring funktionshindersfrågor och att diskussioner pågår. Exempelvis Handisam menar att det finns en ökad ambition och förståelse för funktionshindersfrågorna inom transportområdet. Flera intervjuade menar att det är viktigt att lyfta fram resenärsperspektivet och att i det fortsatta arbetet ta vara på det som har gjorts. Trafikverket menar att statsmakterna och myndigheterna kan genomföra olika insatser för att skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet, men att det är nödvändigt att branschen är med och att man lyssnar på resenärerna. Trafikverket sammanfattar att mycket har hänt under de senaste tio åren och att medvetenheten om frågorna har ökat. Samtidigt har också kraven ökat.¹⁰⁴

Utvecklingen av tillgängligheten är inte entydig

Alla aktörer som har intervjuats i denna uppföljning har betonat att tillgänglighet är en viktig fråga. Alla resenärer drar nytta av åtgärder som görs för att förbättra tillgängligheten, t.ex. förbättrad skyltning och störningsinformation.

Handisam menar att utvecklingen vad gäller tillgängligheten inte är entydig. Å ena sidan kan fordonen upplevas som mer tillgängliga, men å andra sidan har t.ex. biljettsystemen ofta blivit krångligare, varför de positiva förändringarna kanske ändå inte får genomslag. Rent allmänt menar de intervjuade tjänstemännen vid Handisam att det ofta finns en osäkerhet hos personer med funktionsnedsättning om en resa kommer att fungera eller inte. Detta påverkar resandet negativt. Flera funktionshindersorganisationer menar att det är svårt att säga om möjligheten att använda transportsystemet har förbättrats. SRF har t.ex. framfört att i det stora hela är tillgängligheten dålig, särskilt för ovana resenärer. Det finns dock undantag där t.ex. ledsagningen är bra och där hållplatsutropen fungerar, t.ex. i Stockholm.¹⁰⁵

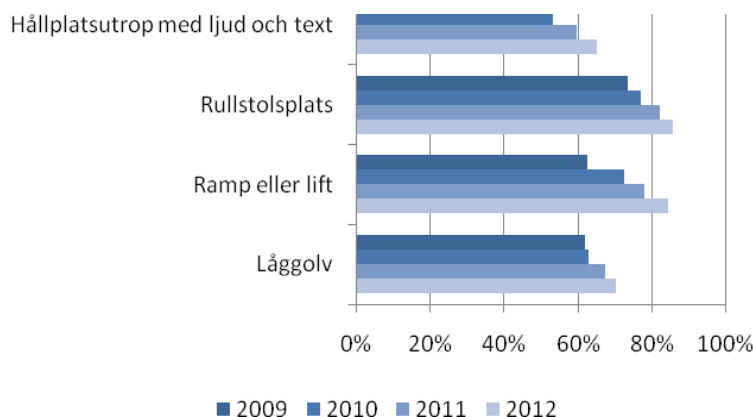
Intervjuerna visar att det finns stora skillnader mellan trafikslagen. Det finns tillgänglighetsproblem inom samtliga trafikslag – buss, tåg, flyg och båt. Flyget är internationellt reglerat och verkar vara det område som fungerar bäst. Flera aktörer menar att Sverige i ett internationellt perspektiv har en väl fungerande kollektivtrafik. Läget för tillgänglighetsanpassningar av kollektivtrafikfordonen framgår av nedanstående figur.

¹⁰³ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, och Hörselskadades Riksförbund (HRF), intervju 2013-03-27.

¹⁰⁴ Handisam, intervju 2013-03-06, Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, och Trafikverket, intervju 2013-10-07.

¹⁰⁵ Handisam, intervju 2013-03-06, och SRF, intervju 2013-03-12.

Figur 1 Andelar av samtliga kollektivtrafikfordon med vissa tillgänglighetsanpassningar (2009–2012)



Källa: Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2013:4. Underlaget för tabellen är hämtat från Svensk Kollektivtrafik, databasen Frida, <http://frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm>.

Mainstreamperspektivet

I uppföljningen har flertalet aktörer lyft fram vikten av att funktionshindersfrågor inkluderas i det normala arbetet. Trafikverket menar att det bästa är en kombination av att funktionshindersaspekten beaktas i alla projekt och att göra kloka, riktade insatser för ökad tillgänglighet. Trafikverket uppger att alla nya stationer byggs enligt kraven i TSD (se avsnitt 5.2). Företrädare för verket menar att när en ny station byggs kostar det i princip inte något extra att bygga stationen så att den blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Det är därför viktigt att Trafikverket är en god och tydlig beställare, både internt och externt, vilket verket uppger arbeta med.¹⁰⁶ Trafikverkets Region Väst menar att det är enklare att arbeta med och få in funktionshindersfrågor när det är många projekt som pågår samtidigt. När Trafikverket arbetar med t.ex. järnvägsstationer så arbetar man nu med stationsmiljöerna som en helhet där tillgängligheten naturligt kommer in.

Ett konkret exempel på hur man arbetar på kommunal nivå kan hämtas från Göteborg där man vid normalt beläggningsarbete samtidigt brukar sänka kantstenar för att öka tillgängligheten för personer som använder rullstol. Detta samordnas med beläggningsprogrammet för att få till bra helhetslösningar. DHR menar att det behövs tydligare formuleringar om att tillgänglighet och användbarhet ska finnas med från början och inte vara en särlösning. Förutom högre krav på fordon ska det även gälla kringliggande infrastruktur och ersättningstrafik, annars blir regelverket enligt DHR verkningslöst.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

¹⁰⁷ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, och DHR, intervju 2013-03-15.

Koll Framåt och Fördubblingsprojektet

År 2006 fick dåvarande Banverket och Vägverket i uppdrag att utveckla kollektivtrafiken (Koll Framåt). En del i arbetet var att utveckla tillgängligheten och användbarheten för personer med funktionsnedsättning. I arbetet ingick bl.a. att ta fram det nationella prioriterade nätet (se avsnitt 4.2).

Kollektivtrafikbranschen presenterade 2008 sin ambition om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel, det s.k. fördubblingsprojektet. I en rapport som tagits fram inom ramen för fördubblingsprojektet om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning konstateras att en uppföljning av verksamheten behöver ske kontinuerligt och att de olika parterna t.ex. bör redovisa vilka framsteg som görs. För detta behöver de olika parterna utveckla och genomföra standardiserade mätningar där metoder för att kunna mäta tillgängligheten behöver utvecklas.

Nu arbetar Trafikverket tillsammans med Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting med fördubblingsprojektet. Även i detta arbete finns funktionshindersfrågorna med, även om det från vissa aktörer har framförts att dessa frågor inte känns som om de är de mest prioriterade. Målet är att fördubbla kollektivtrafiken i Sverige till 2020. Ett delprojekt handlar om att ta fram ett program för tillgänglighet.

I uppföljningen har flertalet aktörer varit positiva till de insatser som har gjorts i Koll Framåt och Fördubblingsprojektet. Bland annat SRF menar att det mesta är utrett och att det nu gäller att gå vidare och genomföra de insatser som behövs. Flera intervjuade menar att det arbete som pågick under 2006–2008 med Koll Framåt var mycket bra. Exempelvis SRF har betonat att många bra saker kom fram där, men att det har varit svårt att förverkliga alla tankar som fanns.¹⁰⁸

Hela-resan-perspektivet

Flertalet aktörer har i uppföljningen betonat hela-resan-perspektivet, dvs. vikten av att hela reskedjan från dörr till dörr fungerar. Bland annat Samtrafiken betonar att det inte räcker med att kollektivtrafiken fungerar – resenären måste även kunna ta sig från bostaden till transportmedlet. Ett flertal aktörer har även betonat vikten av att resan fungerar hela året, dvs. även på vintern. Handisam har hänvisat till att det finns undersökningar som tyder på att många personer med funktionsnedsättning väljer att avstå från resor därför att man inte litar på att hela resan kommer att fungera. Handisam pekar på vikten av att detta förtroende återskapas och att det är viktigt att dels fortsätta att åtgärda brister i tillgängligheten, dels påvisa resultat och kommunicera var det har skett förbättringar och vilka brister som kvarstår.

¹⁰⁸ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, och SRF, intervju 2013-03-12.

Ett problem som har lyfts fram av flera intervjuade är det faktum att det är olika aktörer som har ansvar för de olika delarna i färdkedjan. Exempelvis Svensk Kollektivtrafik betonar att det finns flera svårigheter vad gäller att få hela resan att fungera – från grusningen på vägen till hållplatsen, att hållplatsen är tillgänglig, att fordonet är tillgängligt, till att bytet på stationen är möjligt. DHR konstaterar att reskedjan från dörr till dörr sällan fungerar i dag. DHR menar att följderna av detta blir att den som har färdtjänst använder den för att t.ex. komma till arbetet, medan andra personer inte kan komma ut så ofta som de vill. DHR betonar att det är viktigt att ledsagningen fungerar, även om personer som använder rullstol ofta inte behöver ledsagning. Där är resvanan helt avgörande för om en resa går att genomföra. Andra avgörande faktorer är tillförlitlighet och information. SRF i Norrbotten menar att det behövs mycket planering för att få till en bra resa. Det är ofta krångligt att resa med allmän kollektivtrafik och upplevs även som osäkert.¹⁰⁹

Olika typer av funktionsnedsättningar

Det finns många olika typer av funktionsnedsättningar. Olika resenärer möter därmed olika typer av hinder i transportsystemet. I uppföljningen har flera aktörer konstaterat att i den allmänna debatten likställs ofta funktionsnedsättningar med rörelsehinder, särskilt när det gäller kollektivtrafikens tillgänglighet. Men det finns ett flertal olika funktionsnedsättningar som påverkar möjligheten att resa (se avsnitt 2.2). Detta innebär att förutsättningarna ser mycket olika ut. HRF menar att de olika trafikmyndigheterna och trafikbolagen arbetar med tillgängligheten så gott de kan, men är osäkra på vad de ska göra. Det blir svårt att prioritera och veta vilka insatser som ska göras eftersom behoven hos olika resenärer med funktionsnedsättning är så olika.¹¹⁰

Fysisk planering

Kollektivtrafiken ska planeras utifrån behoven i samhället i stort. Infrastruktur och kollektivtrafik bör vara en viktig del i planeringen. I uppföljningen har flertalet aktörer pekat på att det är viktigt att funktionshinder och tillgänglighet kommer in i samhällsplaneringen på ett naturligt sätt.

När det gäller den kommunala planeringen och funktionshinderspersionen inom kollektivtrafiken uppger SKL att funktionshindranspassning av hållplatser görs av kommuner i samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Trafikverket. När det gäller gångvägar till och från hållplatser finns en del kvar att göra. En del aktörer konstaterar att det kan vara svårt att få in funktionshindraspekterna i den fysiska planeringen. Flera

¹⁰⁹ Samtrafiken, intervju 2013-03-25, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, DHR, intervju 2013-03-15, och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

¹¹⁰ HRF, intervju 2013-03-27.

menar att planeringen av t.ex. bostadsområden och kollektivtrafik borde samordnas bättre.¹¹¹

Åldrande befolkning

Flera aktörer har hänvisat till att en åldrande befolkning innebär att antalet äldre resenärer kommer att öka. Många av de äldre är numera resvana och med allt fler äldre kommer allt fler att behöva ta med sig rullatorer i kollektivtrafiken. Bland annat Samtrafiken har pekat på att en åldrande befolkning kommer att ställa än högre krav på tillgängligheten.¹¹²

Exempel från Västra Götaland

Ett av de län som har studerats i denna uppföljning är Västra Götaland. Utifrån riksdagsbeslutet 2000 tog Västtrafik fram en handlingsplan för hur kollektivtrafiken skulle vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010. En samverkansgrupp med representanter för regionen, myndigheterna, kommunerna och funktionshindersorganisationerna deltog i arbetet. I planen finns ett mål om att minst 90 procent av personer med funktionsnedsättning ska kunna använda kollektivtrafiken och att alla som tar sig till en hållplats också ska komma med på resan. Sedan 2004 har tankarna kring funktionshinder utvecklats och i dag uppges att funktionshindraspekterna alltid finns med i t.ex. upphandlingar.

En ny strategi för funktionshindranspassning av kollektivtrafiken antogs 2012. Inför detta gjordes ett arbete för att undersöka om de åtgärder som Västtrafik hade vidtagit eller planerat var tillräckliga för att personer med funktionsnedsättning ska kunna åka kollektivt. Med utgångspunkt från ”hela resan” gjordes en genomgång av relevanta dokument i ämnet och av Västtrafiks klagomålsdatabas för att se vilka svårigheter som finns i de olika delarna av resan. Det genomfördes även samtal med fokusgrupper för att se hur brukarna upplever möjligheten att resa med Västtrafik. En slutsats var att det inte räcker med teknik – det behövs också mycket personlig hjälp och service.

Västtrafik betonar att personer med funktionsnedsättning inte ska särbehandlas. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik för alla behöver insatser göras vad gäller främst nivåskillnader, service och bemötande samt information. Västtrafik har i dag fem fokusområden för tillgänglig trafik:

1. Fordonsåtgärder, vilket är ett område som Västtrafik själv styr över.
2. Hållplatser och terminaler, vilket är ett område som både Trafikverket, kommunerna och Västtrafik har ansvar för och där vägghållaren ska vidta åtgärder upp till marknivå och Västtrafik åtgärder ovan mark.
3. Ledsagning och attityder, vilket är ett område där man försöker få i gång arbetet.

¹¹¹ Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län, intervju 2013-04-09, SKL, intervju 2013-04-12, och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

¹¹² Trafikverket, Region Nord, intervju 2013-04-08, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

4. Reseplanering och information, vilket är ett område som Västtrafik arbetar med.
5. Integrerat trafiknät med samplanering av trafiken mellan färdtjänst och allmän kollektivtrafik.¹¹³

Västsvenska paketet som har inletts och är planerat att pågå till ca 2028 är en satsning på kollektivtrafik, vägar och järnvägar. Staten finansierar 50 procent av kostnaderna, medan Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad finansierar den andra hälften, bl.a. genom den nyligen införda trängselskatten i Göteborg. En del i paketet är att skapa en bättre och mer attraktiv kollektivtrafik, och i detta är det viktigt att funktionshindersperspektivet finns med redan från början. I paketet ingår bl.a. ombyggnad av plattformar för pendeltåg, anläggande av ledstråk för synskadade resenärer, bättre trafikinformation, bl.a. från ett funktionshindersperspektiv, samt ombyggnad av bytespunkter för ökad tillgänglighet.¹¹⁴

4.2 Det nationellt prioriterade nätet av kollektivtrafik

Bakgrund

Dåvarande Banverket och Vägverket fick 2006 i uppdrag att tillsammans med övriga trafikmyndigheter definiera ett prioriterat nät av kollektivtrafik och den förväntade årliga utvecklingen fram till 2010. I uppdraget ingick även att definiera hur transportsystemet bör vara utformat för att anses vara användbart för personer med funktionsnedsättning. I rapporteringen till regeringen redovisades att det skulle bli svårt att totalt sett nå målet 2010 om en tillgänglig kollektivtrafik. Därför föreslogs en etappindelning av tillgänglighetsanpassningen. Som ett mål till 2010 angavs att ca 80 procent av det prioriterade nätet ingående delar, dvs. antalet ingående stationer och bytespunkter, skulle vara åtgärdade och därmed användbara för personer med nedsatt orienterings- eller rörelseförmåga.

Arbetet har delats in i tre etapper. Målet för den första etappen (fram till 2010) var ett trafikslagsövergripande nät från norr till söder som skulle täcka in de viktigaste målpunkterna i Sverige. Järnvägen har utgjort stommen i det prioriterade nätet, busstrafiken dess förgreningar utåt/inåt i landet. Flyget täcker in det långväga resandet samt internationellt resande och båttrafiken täcker in trafiken till och från Gotland samt skärgårdstrafiken för året runt-boende i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. Grundtanken bygger på att täcka in sträckor och bytespunkter med stora resandemängder. Starka stråk med betydande arbetspendling har prioriterats.¹¹⁵

¹¹³ Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

¹¹⁴ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

¹¹⁵ Banverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Vägverket, 2009.

I den första etappen pekades olika prioriterade bytespunkter ut, utifrån kriterierna att de skulle ha minst 20 påstigande per dag och att tätorterna skulle ha minst 5 000 invånare. Detta innebar att få bytespunkter pekades ut i Norrbottens län. Enligt uppgift från Norrbottens län är bytespunkterna på väg åtgärdade, men inte bytespunkterna på järnväg. Trafikverket uppger att när t.ex. en vägsträcka ska byggas om så diskuteras om även hållplatserna längs vägen ska åtgärdas. Enligt Trafikverket utformas dessa då enligt regelverket. Man för en dialog med andra intressenter.¹¹⁶

I den redovisning som de dåvarande trafikmyndigheterna gjorde av regeringsuppdraget 2009 föreslogs att ett nytt etappmål borde sättas till 2015 då hela det prioriterade nätet skulle vara anpassat samt en successiv utvidgning påbörjad. Det skulle innebära att 80 procent av andelen resenärer med funktionsnedsättning skulle kunna använda kollektivtrafiken 2015.¹¹⁷

Arbetet med det prioriterade nätet befinner sig nu i etapp 2 som ska vara färdig till 2016. Trafikverket har förändrat målen för etapp 2 till följande mål:

- 40 procent av busshållplatserna i det prioriterade nätet ska vara åtgärdade, dvs. 800 hållplatser
- 50 procent av järnvägsstationerna i det prioriterade nätet ska vara åtgärdade, dvs. 75 stationer.

För den tredje etappen (2016–2021) är planen att 100 procent av busshållplatserna och stationerna i det utpekade prioriterade nätet ska vara åtgärdade. Målet fram till 2021 är att 150 järnvägsstationer och ca 2 000 busshållplatser ska vara tillgängliga.¹¹⁸

Trafikverkets analys av läget

Vid uppföljningen har Trafikverket redogjort för utvecklingen av mål och resultat för det prioriterade nätet. Enligt Trafikverket finns det inte någon årsvis fördelning av målet. När det gäller utvecklingen av det prioriterade nätet mot ett mer finmaskigt nät så sker det enligt Trafikverket i samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och i deras trafikförsörjningsprogram. Det arbetet pågår och det är enligt Trafikverket omöjligt att i dag ange varken siffror eller utbredningen av nätet.¹¹⁹

I Trafikverkets återrapportering 2013 anges att insatserna under både 2011 och 2012 har minskat och att färre bytespunkter har åtgärdats än under tidigare år. Den låga takten för detta beror främst på att i den nationella planen för perioden 2010–2021 har endast små volymer avsatts till åtgärdsområden under den första delen av planperioden. Där ingår stationer och busshållplatser. Beroende på om otillräckliga medel anvisas i kommande nationella plan

¹¹⁶ Trafikverket, Region Nord, intervju 2013-04-08.

¹¹⁷ Banverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Vägverket, 2009.

¹¹⁸ Trafikverket, 2013b.

¹¹⁹ Trafikverket, intervju 2013-10-07.

kan man behöva göra en omprövning av de planerade målen för åtgärder vid bytespunkter.

För att öka takten avser Trafikverket ta fram och fastställa en årlig utvecklingsplan med delmål för kommande etapper. Det pågår nu i samband med åtgärdsplaneringen för åren 2014–2025. Preliminära potter har avsatts för åtgärder på stationer och busshållplatser och de bör, om möjligt, fördelas jämnt under perioden för att möjliggöra och säkerställa etappmål 2 och 3.

I arbetet med att utveckla det trafikslagsövergripande prioriterade nätet har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna till uppgift att peka ut bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga i trafikförsörjningsprogrammen. Trafikverket har framfört att det finns förutsättningar att skapa ett sammanhållet nationellt prioriterat nät för etapperna 2 och 3.

Vid uppföljningen har Trafikverket uppgett att det pågår arbete inom många olika områden inom Trafikverkets ansvarsområde för att förbättra transportsystemet för alla. Alldeles för få stationer och hållplatser har enligt Trafikverket åtgärdats, och takten behöver öka om målen ska nås. Det är positivt att det i åtgärdsplaneringsprocessen finns en ökad medvetenhet om ansvaret kring genomförandet av funktionshinderspolitiken och en ambition att uppfylla de planerade målen. För att hela transportsystemet ska bli användbart för personer med funktionsnedsättning krävs även att andra aktörer i sektorn tar sitt ansvar och vidtar åtgärder inom sina respektive ansvarsområden.¹²⁰

Trafikverkets förslag till fortsatt inriktning

Trafikverket konstaterar att på både väg- och järnvägssidan har åtgärdstakten minskat oroväckande. Trafikverket har prioriterat säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder framför åtgärder vid utpekade bytespunkter i det prioriterade nätet. Genom tydligare interna direktiv bör enligt Trafikverket genomförandetakten förhoppningsvis kunna öka något under senare delen av etapp 2.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 anges att det fortfarande finns stora brister i kollektivtrafiken utifrån målet att göra den användbar för personer med funktionsnedsättning. Trafikverket pekar på att målet är att hela det prioriterade nätet ska vara anpassat 2021 och att 80 procent av personer med funktionsnedsättning ska kunna använda kollektivtrafiken 2021. Trafikverket konstaterar vidare att regeringen 2011 antog en funktionshinderspolitisk strategi med en betydligt högre ambitionsnivå än vad den befintliga planen för transportsystemet medger. Trafikverket anser att det finns en risk för att målen enligt gällande plan inte nås utan särskilda insatser. Trafikverket pekar vidare på att det för det prioriterade nätet för båttrafik i den gällande planen inte finns några medel för investeringar i tillgänglighetsåtgärder för bryggor och knappa resurser för underhåll.

¹²⁰ Trafikverket, 2013b.

För att säkerställa genomförandet anser Trafikverket att man bör ta fram en utvecklingsplan och att investeringarna bör fördelas jämnt under perioden för att möjliggöra och säkerställa etappmålen. En viktig del är vidare att man säkerställer driften och underhållet av de bytespunkter som har åtgärdats samt att de eventuella särskilda krav som ställs vid t.ex. snöröjning av ledstråk tillgodoses (se vidare avsnitt 4.8).¹²¹

4.3 Trafik- och tillgänglighetsinformation

Resvanorna beror på hur van man är att resa och använda kollektiva färdmedel. Flera intervjuade betonar att det rent allmänt är mycket svårare att resa i en ny miljö än i en redan invand miljö. Vid uppföljningen har flertalet aktörer uppmärksammat vikten av att trafikinformationen är tillgänglig för resenärer med olika funktionsnedsättningar. Dessutom betonar flertalet vikten av att det finns information om hur tillgängliga t.ex. hållplatser och fordon är. Bland annat SRF har betonat att informationen under resan är en avgörande och viktig faktor för den resande. God information är avgörande för tryggheten. Ett problem för resenärer med funktionsnedsättning är bristen på information när det händer oväntade saker eller när t.ex. en busshållplats flyttas.¹²²

I utredningen om en ny kollektivtrafiklag föreslås att tillgänglighet och avvikelser redovisas i trafikutövarnas realtidsinformation, det skulle t.ex. kunna handla om hissar som inte fungerar. Enligt förslaget skulle en nationell myndighet få detta i uppgift. Förslaget har inte genomförts och någon sådan myndighet har därmed inte inrättats. Samtrafiken samlar på uppdrag av Transportstyrelsen in trafikdata från alla trafikutövare i Sverige och distribuerar denna information. Det handlar dock enbart om tidtabeller, inte realtidsinfo om t.ex. förseningar.¹²³

I intervjuerna har flera aktörer pekat på att tillgång till information om t.ex. olika fordons och stationers tillgänglighet behövs för att kunna göra ett aktivt val. Bland annat DHR har pekat på att det är otydligt vem som har ansvaret för informationen. Det kan handla om information om var hissarna är samt information om var andra hissar finns om en hiss är avstängd.¹²⁴

I svenska funktionshindersrörelsens alternativrapport till FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning framförs att både offentliga och privata transportföretag måste uppmanas att informera resenärer om tillgänglighet, t.ex. om tåget är tillgängligt för rullstolsanvändare, om det finns doftfria platser, textad information och om flygföretaget serverar nötter.¹²⁵

¹²¹ Trafikverket, 2012e.

¹²² SRF, intervju 2013-03-12, och Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12.

¹²³ SOU 2009:39 och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

¹²⁴ DHR, intervju 2013-03-15.

¹²⁵ Handikappförbunden, 2011.

Skyllning måste vara tydlig för att synsvaga ska kunna läsa och förstå innehållet. Ett problem är att många vill att deras skyltar i första hand ska följa företagets grafiska profil, inte i första hand vara lättlästa. En viktig fråga för personer med nedsatt hörsel är behovet av textad trafikinformation i kollektivtrafiken. Olika insatser görs inom området, men bl.a. HRF menar att utvecklingen går långsamt. HRF menar att det behövs textdisplayer med textinformation och hörslingor. HRF betonar att även andra resenärer drar nytta av textad information, t.ex. personer som inte har svenska som modersmål och besökare från andra orter.¹²⁶

Bild 1 Exempel från SJ 3000 med textinformation och teleslinga (T-symbolen)



Foto: HRF.

Den moderna tekniken passar inte alla och många har inte tillgång till internet. För andra har den nya tekniken inneburit mycket positivt. Bland annat SKL har redovisat att det finns ett utvecklingsbehov när det gäller webbplatser utformning. I denna uppföljning har flera exempel på både genomförda insatser och kvarstående problem redovisats. Flera aktörer hänvisar bl.a. till möjligheten att få texten på en webbsida uppläst.¹²⁷

Den som t.ex. behöver läsa en tågtidtabell kan få hjälp med det genom tal-syntes på datorn hemma. På de små järnvägsstationerna kan det dock vara svårt att få information om t.ex. texten är för liten. När det gäller information om resor har en del trafikföretag webbplatser som fungerar bra med hjälpmedel för synskadade, medan andra kan ha webbplatser som inte fungerar lika bra, t.ex. på grund av dålig kontrast. Flera intervjuade har också betonat att yngre är mer vana vid att använda internet och att ta till sig information på detta sätt.¹²⁸

I Västra Götaland har det framförts att bl.a. Västtrafik har bra service på telefon, men att det kan vara svårt att hitta det telefonnummer som man ska

¹²⁶ SRF, intervju 2013-03-12, och HRF, intervju 2013-03-27.

¹²⁷ Luleå Lokaltrafik, intervju 2013-04-08.

¹²⁸ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, och Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

ringa om man har en funktionsnedsättning. Västtrafik kan där ge information om fordonet är anpassat för rullstol och om det finns hiss på stationen. Däremot kan man inte få information om hissen fungerar eller inte.¹²⁹

4.4 Bemötande

Flera aktörer har uppmärksammat vikten av att resenärer med funktionsnedsättning bemöts på ett korrekt sätt. Det har i uppföljningen framförts att det finns stora skillnader i bemötandet på t.ex. bussar och att skillnaden i service-nivån är stor. I uppföljningen har man framhållit att både chaufförernas bemötande och deras körstil är viktig. I Västra Götaland har Västtrafik genomfört utbildningar kring funktionshinder. Där fick samtliga chaufförer bl.a. information från funktionshindersorganisationerna. Sedan dess har dock många chaufförer bytts ut. Västtrafik uppger att man arbetar med att utveckla och förbättra personalens bemötande av kunder med funktionsnedsättning. Bemötandefrågor ingår t.ex. i förarcertifieringen, vilken ska förnyas vart femte år.¹³⁰

Göteborgs Spårvägar har betonat att man har varit aktiv inom tillgänglighetsområdet en lång tid, och att fokus tidigare har legat på tekniska och mekaniska problem som går att lösa, t.ex. ramper och ledstråk. Däremot har inte de s.k. mjuka frågorna och informationsbehoven lyfts fram så mycket. Företaget har dock genomfört utbildningar av personal när det gäller bemötande och stöd till resenärer med funktionsnedsättning. Vid utbildningen får personalen bl.a. själv pröva på att åka rullstol och gå med käpp. Förarutbildningen är ca 4–5 timmar. Det finns inga klagomål från chaufförer om att det skulle vara besvärligt med passagerare med funktionsnedsättning. Göteborgs Spårvägar uppger att man har arbetat mycket med kundfokus och där ingår naturligt även passagerare med funktionsnedsättning.¹³¹

Även bl.a. Luleå lokaltrafik har genomfört utbildningar av busschaufförer i bemötande. Ett fall som har fått stor uppmärksamhet i lokala medier rörde en DO-anmälan mot en busschaufför som vägrade att ta emot en elrullstol på bussen eftersom han bedömde att det inte fanns plats. I det aktuella fallet friades LLT eftersom det fanns trafiksäkerhetsskäl. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län har framfört följande:

Att vara busschaufför är ett serviceyrke. Länstrafiken har haft utbildningar för chaufförerna och bemötande är en fråga som tas upp med entreprenörerna som kör för Länstrafiken. Det kommer in fler klagomål från resenärer numera, varför det är viktigt att arbeta med bemötandefrågor.¹³²

¹²⁹ Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18.

¹³⁰ SRF, intervju 2013-03-12, Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, och Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

¹³¹ Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

¹³² Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, intervju 2013-04-09.

DHR har framfört att det inte finns någon sammanhållen utbildning som riktar sig till personal på tågen. Varje tågbolag får anordna egna utbildningar. SJ har uppgett att man har tagit fram en utbildning för frontlinjepersonalen och att funktionshindersorganisationerna har varit delaktiga. Utbildningen om tillgänglighet är interaktiv.¹³³

Trafikverket har tagit fram en e-utbildning som i första hand var tänkt som en intern kompetensuppbyggnad av Trafikverkets egen personal. Utbildningen ska ge förståelse av vad det kan innebära för personer med olika funktionsnedsättningar att röra sig i transportsystemet och vilka krav det ställs för att göra det tillgängligt och användbart. För en del av Trafikverkets verksamhetsområden har utbildningen varit obligatorisk och för andra har den varit frivillig. Enligt uppgift har ca 10 procent av Trafikverkets personal gått utbildningen. Utbildningen finns även tillgänglig på Trafikverkets externa webbplats. Trafikverket har i uppföljningen bedömt att denna webbaserade utbildning (Transportsystem för alla) blev bra.¹³⁴

Funktionshindersorganisationer har framfört synpunkter på trafikföretagens bemötande. DHR konstaterar t.ex. att chaufförernas bemötande varierar och att det ofta handlar om vilken utbildning de får. SRF i Östergötland menar att de flesta chaufförer är hänsynsfulla och väntar med att köra tills man har satt sig. DHR i Östergötland nämner som exempel att bussförarna i en viss stad brukar vara hjälpsamma och tillmötesgående och att det inte brukar vara några problem att komma i eller ur bussen. I en annan stad i länet brukar man däremot t.ex. behöva säga till för att förarna ska sänka ned bussen när man vill gå in. Men allmänt sett är det ovanligt med dåligt bemötande från chaufförerna.¹³⁵

I uppföljningen har flera intervjuade aktörer pekat på att det har skett stora förändringar inom kollektivtrafiken, vilka har fått betydelse för personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Det har pekats på att det kan upplevas som ett problem att kraven har ökat på att allt ska gå fort. Det handlar om färre hållplatser, att tidtabeller ska hållas, mindre tid avsatt per hållplats, svårigheter att köpa biljetter etc. Detta drabbar personer med funktionsnedsättning. Det kan konstateras att det ofta är en stressig situation ombord på bussar och spårvagnar och i trafiken. Antalet resenärer ökar. Om en chaufför kör en buss som är fullsatt och en person som använder rullstol vill åka med så uppstår en stressande situation. Om en chaufför blir sen på sin tur kan det innebära att han eller hon bl.a. får kortare rast. Det är också t.ex. mycket svårt att fälla ut rampen när bussen är fullsatt och utrymmet för rullstolar delas med t.ex. barnvagnar. Instruktionen till chaufförerna i t.ex. Göteborg är att de ska rapportera in till centralen när det är fullsatt så att extrabussar kan sättas in.

¹³³ DHR, intervju 2013-03-15, och SJ, intervju 2013-05-20.

¹³⁴ Trafikverket, 2013b, och Trafikverket, intervju 2013-10-07.

¹³⁵ DHR, intervju 2013-03-15, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

Resevillkoren i bussarna i Västra Götaland styrs av Västtrafik och man måste kunna konstatera att om det är fullsatt så är det.¹³⁶

I Norrbotten pekar representanter för olika funktionshindersorganisationer på att det är ett problem att tidtabellerna är snäva och att chaufförerna därför inte alltid har tid att hjälpa till med att t.ex. spärra fast en rullstol. Det är mycket stress ombord på bussarna – det kan hända att bussarna åker i väg innan resenären har hunnit sätta sig, vilket kan vara farligt.¹³⁷

Bussbranschens Riksförbund ser det inte som något problem att det kan ta längre tid för på- och avstigning på bussen för någon som har en funktionsnedsättning. Däremot är det enligt BR viktigt att få till stånd fler kollektivkör-fält för att öka det kollektiva resandet och förkorta körtiderna.¹³⁸

4.5 Biljettköp

Biljettköp har blivit svårare

I uppföljningen har det framkommit att ett område som har blivit svårare för alla trafikslagen är biljettköp. I en departementspromemoria från Justitiedepartementet konstateras att vissa resenärer kan ha svårt att ta till sig och i vissa fall följa transportörernas villkor för köp av biljetter och att detta kan gälla personer med funktionsnedsättning.¹³⁹

Handikappförbunden har framfört att det är svårt att se konsekvenserna av digitaliseringen och införandet av biljettmaskiner.¹⁴⁰ I en webbenkätundersökning som Hjälpmedelsinstitutet och PTS genomförde mellan december 2012 och januari 2013 angav hälften av de svarande att de ansåg att tydligare och enklare information skulle göra det enklare att resa med kollektivtrafiken.¹⁴¹ Av de svarande ansåg också en tredjedel att det skulle fungera bättre för dem om det var enklare att köpa biljetter och om servicen och bemötandet blev bättre; mer än en tredjedel ansåg att bättre tillgänglighet på hållplatser, perronger, vid bytespunkter och ombord på fordonen skulle underlätta resandet för dem.¹⁴²

Ett av de exempel som har ingått i uppföljningen är Västra Götaland, där det av flera aktörer beskrivs som allmänt svårt att köpa biljetter till kollektivtrafiken, särskilt för äldre och synskadade. Biljetter kan inte köpas ombord på bussarna. Bland annat Göteborgs Spårvägar menar att det är alltför komplice-

¹³⁶ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, och Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

¹³⁷ SRF i Norrbotten, intervju 2013-04-09.

¹³⁸ BR, intervju 2013-05-08.

¹³⁹ Handisam, intervju 2013-03-06, och Justitiedepartementet, 2013a.

¹⁴⁰ Handikappförbunden, telefonsamtal, 2013-02-27.

¹⁴¹ I undersökningen svarade 558 personer på frågor om bl.a. kollektivtrafik. Webbenkäten var främst riktad till personer med tal- och skrivsvårigheter, synnedsättning eller grav synskada, hörselskada, lindrig utvecklingsstörning och kognitiv funktionsnedsättning.

¹⁴² Hjälpmedelsinstitutet, 2013.

rat att köpa biljetter. Svårigheter uppstår t.ex. för personer med hörselskada. Dessutom är informationen vid hållplatserna dålig, vilket gör det extra svårt för passagerare med funktionsnedsättning.¹⁴³

Svårigheter för personer med synskada

SRF bedömer att det stora flertalet synskadade resenärer köper sina biljetter via telefon eller över disk, vilket känns tryggast för de flesta. Ett problem är enligt SRF att biljettförsäljningen dras in på flera stationer och att resenärerna därmed är hänvisade till biljettautomater. Biljettautomater fungerar inte för personer med en grav synskada. För personer med begränsad syn kan det också vara svårt att kunna läsa och använda dem på grund av otydliga typsnitt m.m. För synskadade borde det finnas talande biljettautomater.¹⁴⁴

Bild 2 Biljettautomat



Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

Personer med funktionsnedsättning kan ringa till SJ för att beställa en resa. Biljettpriset får inte vara högre än om personen bokat resan via nätet. Personer med funktionsnedsättning har en egen linje där specialutbildad personal svarar. SRF:s erfarenhet är att försäljarnas kompetensvarierar stort.¹⁴⁵

En av de intervjuade i Västra Götaland beskrev svårigheterna kring biljetter på följande sätt:

När man stämplar biljetten när man går ombord på en buss så lyser det grönt om det har fungerat och rött om det inte har fungerat. En synskadad fastnade i en biljettkontroll. Han trodde att han hade stämplat men kunde

¹⁴³ Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18, och Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

¹⁴⁴ SRF, intervju 2013-03-12, och Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

¹⁴⁵ SJ, intervju 2013-05-20, och SRF, intervju 2013-03-12.

inte se att det lyste rött. På spårvagnen piper det om biljetten inte fungerar, men det kan vara svårt att höra i en bullrig miljö.¹⁴⁶

Svårigheter för personer med hörselskada

HRF menar att biljettköp ofta fungerar bra eftersom att biljetter kan köpas via nätet. För äldre personer med hörselskada som inte behärskar datorer kan det dock vara svårt att köpa biljetter. Det kan t.ex. vara svårt att använda olika knappval på telefoner. Dessutom menar HRF att det är svårt att komma fram på telefon till exempelvis SJ. Det finns ibland hörslinor som hörapparaten kan kopplas till i t.ex. biljettkassor på stationerna men dessa fungerar många gånger inte. Det är bättre att bygga in en bra ljudmiljö i rummet.¹⁴⁷

Svårigheter för personer som använder rullstol

Flera intervjuade ansåg att om man använder rullstol kan det vara svårt att nå upp till biljettautomaten. Det blir dessutom fel vinkel.¹⁴⁸

4.6 Diskriminering

I en departementsskrivelse från Arbetsmarknadsdepartementet i juni 2010 föreslogs att det borde införas en ny bestämmelse i diskrimineringslagen (2008:567) om förbud mot diskriminering i form av bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.¹⁴⁹ Bestämmelsen skulle omfatta situationer där någon missgynnas genom underlåtenhet att vidta skäligen åtgärder för tillgänglighet så att personer med funktionsnedsättning kommer i en situation som är jämförbar med den för personer utan sådan funktionsnedsättning. Diskrimineringsförbudet föreslogs gälla för alla de samhällsområden där diskrimineringslagens övriga regler gäller.

Diskrimineringsombudsmannen (DO)¹⁵⁰ har uttalat stöd för utredningens förslag om att föra in en ny bestämmelse i diskrimineringslagen. DO har pekat på att myndigheten tidigare under utredningsarbetet informerade utredningen om de anmälningar om bristande tillgänglighet som myndigheten tagit emot och myndighetens ståndpunkt att dessa anmälningar synliggör diskriminerande strukturer. DO menar att när det gäller frågan om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är det i dag bara inom arbetslivet och till viss del inom högskolan som diskrimineringslagen ställer krav på att arbetsgivare respektive högskolor måste vidta skäligen stöd- och anpassningsåtgärder. De ärenden som kommer till DO utreds och om utredningen visar på diskriminering försöker DO i första hand att nå en förlikning med den som

¹⁴⁶ Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

¹⁴⁷ HRF, intervju 2013-03-27.

¹⁴⁸ Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18.

¹⁴⁹ Ds 2010:20.

¹⁵⁰ Diskrimineringsombudsmannen (DO) är en statlig myndighet som arbetar mot diskriminering som har samband med kön, könsidentitet eller könsuttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder.

misstänks ha diskriminerat. I de fall parterna inte kommer överens kan ärendet komma att avgöras i tingsrätt. I de fall som DO bedömer att diskriminering inte kan påvisas kan anmälaren själv väcka talan vid tingsrätt. I uppföljningen har det framkommit att det under perioden 2009 till 2012 kom in drygt 40 ärenden till DO om bristande tillgänglighet i transportsystemet.¹⁵¹

Funktionshindersorganisationerna driver ett gemensamt krav om att bristande tillgänglighet ska klassas som diskriminering. Organisationerna menar att transportsystemets tillgänglighet i grunden är en rättighet och att bristande tillgänglighet skulle kunna ses som en diskriminering som kan anmälas.¹⁵²

Riksdagen riktade våren 2012 ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt återkomma till riksdagen med ett lagförslag om förbud mot diskriminering på grund av bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.¹⁵³ I budgetpropositionen för 2014 skriver regeringen att den avser att återkomma till riksdagen med ett lagförslag om bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som en form av diskriminering.¹⁵⁴

4.7 Nödsituationer

En av de frågor som har ingått i uppföljningen handlar om hur resenärerna ser på tryggheten i samband med resor, och då även vid extraordinära händelser. Det kan inledningsvis konstateras att det vid olyckor alltid är svårt att evakueras passagerare. När det gäller flygtrafiken har Swedavia uppgett att passagerarna i allmänhet känner sig trygga i samband med normala resor. Om däremot något skulle hända i flygplanet känner alla passagerare olust – oavsett om de har någon funktionsnedsättning eller inte. När något händer inne i flygplanet, t.ex. om det blir rökutveckling, har de olika flygbolagen egna rutiner som inte Swedavia råår över. I uppföljningen har flera aktörer framfört att informationen är bättre inom flyget än inom andra transportslag. Bland annat SRF har pekat på att på flygplan får passagerarna alltid information om nödutgångar, och kabinpersonalen hjälper till vid behov. På tåg och buss lämnas ingen information om vad som skulle hända vid ett nödläge som kräver utrymning. På flyg skulle personalen hjälpa till vid en utrymning, men på tåg och buss har synskadade svårt att ta sig ut fort om inte medpassagerare hjälper till.¹⁵⁵

När det gäller vad som händer på en flygplats i händelse av en nödsituation har i uppföljningen olika exempel lämnats. Göteborg-Landvetter flygplats

¹⁵¹ Diskrimineringsombudsmannen, e-brev 2013-06-14 och 2013-09-06.

¹⁵² HRF, intervju 2013-03-27, och SRF, intervju 2013-03-12.

¹⁵³ Bet. 2011/12:AU11, rskr. 2011/12:267.

¹⁵⁴ Prop. 2013/14:1 utg.omr. 13.

¹⁵⁵ Styröbolaget, intervju 2013-04-17, Swedavia, e-brev 2013-04-15, och SRF, intervju 2013-03-12.

uppger att man har resurser för räddningsinsatser under den tid som flygplatsen har öppet (en arbetsledare samt fem personer). Vid haveri har räddningsstyrkan en insattid på högst 90 sekunder från larm till insats. Swedavias personal kan hjälpa till vid en evakuering, men det är flygbolaget som är huvudman för passagerarna och som ansvarar för deras säkerhet ända tills de har kommit fram till utgången mot flygplatsens ankomsthall. Det är därmed flygbolaget som ansvarar för rutiner för evakuering av t.ex. passagerare i rullstol. Swedavia konstaterar att det kan vara svårt att evakuera dessa, särskilt i kombination med t.ex. övervikt.¹⁵⁶

I Sverige är det Sjöfartsverket som ansvarar för sjö- och flygräddning. Enligt Sjöfartsverket är den normala utgångspunkten för verksamheten att de personer som undsätts har begränsad funktion för att omhänderta sig själva. Detta omfattar funktions- och rörelsehinder som nedkylning, desorientering, chock och fysisk skada.

I uppföljningen uppger Styröbolaget att det aldrig har hänt någon olycka med Styröbolagets båtar där det har funnits behov av evakuering. Om något skulle hända ska båten försöka köra till närmaste brygga för att få i land passagerarna där. I Göteborg är det ofta nära mellan bryggorna. På äldre båtar med två våningsplan är det svårt att evakuera resenärer med t.ex. nedsatt rörelseförmåga eller synnedläggning. Där ska passagerarna ta sig upp på övre däck och sedan till en livflotte. Styröbolaget har två nya snabbåtar från 2010 som kör i skärgårdstrafiken. Dessa höghastighetsbåtar har speciella regler för evakuering. Evakuering sker via en rutschkana, vilket innebär att det är enklare att evakuera någon som använder rullstol.¹⁵⁷

4.8 Drift och underhåll

Viktigt med väl fungerande drift och underhåll

I uppföljningen har flertalet aktörer betonat vikten av väl fungerande drift och underhåll av både stationer, terminaler och fordon samt skötsel av genomförda tillgänglighetsåtgärder. Trafikverket anger att det är främst drift och underhåll av gång- och cykelvägar, busshållplatser, trottoarer och gator vintertid samt ojämnheter, grus och söndertrasade kupol- och sinusplattor i barmarkstid som kritiserar av personer med olika funktionsnedsättningar. Samtidigt pekar Trafikverket på att en större del av den infrastruktur som berörs faller inom kommunalt väghållaransvar.¹⁵⁸

Det finns ofta olika problem på vägen till och från stationen på grund av dåligt underhåll. Ett stort och vanligt problem är att vägen till och från t.ex. busshållplatsen kan vara besvärlig och innebära att personer med funktionsnedsättning inte kan åka buss. Det är också viktigt att utveckla nya metoder

¹⁵⁶ Swedavia, Göteborg Landvetter Airport, intervju 2013-04-17.

¹⁵⁷ Styröbolaget, intervju 2013-04-17.

¹⁵⁸ Trafikverket, 2013b.

för t.ex. snöröjning, exempelvis hur kupolplattor rengörs utan att de går sönder. I uppföljningen har Trafikverket betonat att det är viktigt att ställa funktionella krav på rätt sätt i upphandlingar av t.ex. snöröjning, och att följa upp leverans kvaliteten. Verket har framfört att det är viktigt med kommunikation.¹⁵⁹

Snöröjning

På vintern är snöröjningen viktig och problem med bl.a. vallar kan ofta uppstå. Flertalet aktörer har betonat vikten av en fungerande snöröjning på vintern. Det handlar om att synskadade ska kunna hitta ledstråken och att personer i rullstol ska komma fram på trottoarerna. Det kan också vara svårt för äldre och personer med funktionsnedsättning att komma ut på vintern då snöröjningen inte alltid fungerar på gångbanor. Snöröjningen kan t.ex. vara beställd så att entreprenören snöröjer fram till en trappa men inte fram till en hiss eller en ramp.

När det gäller busshållplatser och snöröjning har det framkommit att möbleringen försvårar snöröjningen samtidigt som också vägen till hållplatsen behöver ha en god standard. Vinterväghållningen av busshållplatser behöver dessutom samordnas med vinterhållningen av intilliggande övergångsställen, vilket kräver ett gott samarbete mellan de olika parter som ansvarar för dessa delar. En väl fungerande snöröjning är exempel på en insats som är viktig för alla resenärer. I exempelvis Luleå fungerar snöröjningen för bussarna, men vägarna till och från busshållplatserna kan vara svårframkomliga för personer med funktionsnedsättning.¹⁶⁰ En av de intervjuade i Västra Götaland har formulerat problemet på följande sätt:

För mig som använder rullstol kan det vara svårt att komma fram till hållplatser på vintern om det inte är skottat. Då måste jag åka färdtjänst, vilket kostar 2 x 84 kronor utöver månadskortet för en tur- och returresa till arbetet.¹⁶¹

Svårigheten att ta sig till och från hållplatser på vintern gör att det kan vara svårt för många att åka kollektivt under den perioden. SRF i Östergötland menar att det är ett problem att det ofta är gångbanorna som blir upplagsplats för snö vid snöröjningsvintrar. Ett ytterligare problem är ledstråken som, även om de är bra, bara fungerar på sommaren eftersom de oftast är översnöade på vintern. Enligt Linköpings kommun har kommunen ansvaret för snöröjningen, som de upphandlar entreprenörer för att utföra. Kommunen framhåller att man försöker få entreprenörerna att ta sitt ansvar och att man ligger på om detta, samtidigt är man medveten om att det finns problem. Enligt kommunen finns dock ett större fokus på framkomlighetsfrågan nu jämfört med tidigare.

¹⁵⁹ BR, intervju 2013-05-08, och Trafikverket, intervju 2013-10-07.

¹⁶⁰ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och Luleå Lokaltrafik, intervju 2013-04-08.

¹⁶¹ Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18.

Flertalet intervjuade har betonat att det ofta finns problem i gränssnittet mellan olika entreprenörer som snöröjer. Det kan finnas snövallar vid t.ex. busshållplatsers vindskydd.¹⁶²

Drift och underhåll för ökad tillgänglighet

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) genomförde under 2010–2012 en kunskapsinventering om drift och underhåll av tillgänglighetsåtgärder i tätort.¹⁶³ Syftet var att identifiera svårigheter med att sköta drift och underhåll av trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder och att hitta möjliga lösningar på problemen. I VTI:s rapport framkom att frågeställningar kring drift och underhåll av tillgänglighets- och trafiksäkerhetsutformning knappast alls studerats tidigare.¹⁶⁴

Utifrån de studier som genomfördes konstaterades att det finns anledning att se över detaljutformningen ur ett drift- och underhållsperspektiv för bättre tillgänglighet året om. I projektet konstaterades att svårigheten ligger i att hitta en balans mellan olika mål och intressen som trafiksäkerhet, tillgänglighet och estetik, samtidigt som det ska vara praktiskt möjligt att sköta driften och underhållet inom givna budgetrestriktioner. De studier som genomfördes i projektet visade entydigt att manuell skötsel bör undvikas, eftersom detaljer som t.ex. måste handskottas i praktiken blir dåligt eller inte alls åtgärdade då det ofta inte finns tid eller resurser för detta och det även är en arbetsmiljöfråga.

VTI har framfört att stora resurser läggs på att få en tillgänglig och trafik-säker utformning utan att detta samtidigt tycks följas upp med tillräckliga resurser för drift och underhåll. VTI menar att om tillgängligheten och trafik-säkerheten ska kunna upprätthållas vid alla förhållanden behöver driftsfrågorna beaktas i planerings- och projekteringskedet och driftsrutiner och metoder behöver anpassas för de nya utformningsdetaljerna. Det poängterades också att det behövs mer detaljerade beskrivningar vid upphandling och en bättre uppföljning. I VTI-rapporten framhålls vidare att för att öka medvetenheten hos beslutsfattare är det nödvändigt att föra en diskussion om kostnader så att ett krav på ökad tillgänglighet följs av en motsvarande finansiering för drift och underhåll. Själva projekterings- och anläggningskostnaden för tillgänglighetsåtgärderna utgör bara en bråkdel av kostnaderna för drift och underhåll för att upprätthålla tillgängligheten. Enligt VTI-rapporten skulle ett kostnadsexempel som beskriver detta ge värdefull information, både som underlag vid val av åtgärd och i dialog med beslutsfattare. För detta krävs dock att det finns uppgifter om kostnader för anläggning samt drift och un-

¹⁶² Funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23, Linköpings kommun, intervju 2013-05-23, och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län, intervju 2013-04-08.

¹⁶³ Projektet omfattade litteraturstudier, intervjuer och medföljandestudier med kommunal drifts- och planeringspersonal, expertseminarier samt en enkätundersökning till Sveriges 290 kommuner.

¹⁶⁴ VTI, 2013.

derhåll av olika tillgänglighetsåtgärder, något som i projektet visade sig vara näst intill omöjligt att få fram baserat på den kostnadsredovisning som finns i kommunerna i dag.

Information och utbildning

I VTI-rapporten framhölls att det finns behov av mer utbildning av utförare och väghållare, i form av s.k. insiktsutbildningar, där man får prova på hur det känns att vara gravt synskadad eller ha nedsatt rörelseförmåga. Enligt rapporten har detta visat sig vara värdefullt för en ökad förståelse och har lett till att snöröjningen har fungerat bättre.

I VTI:s undersökning angav hälften av de svarande kommunerna att de har någon typ av utbildning eller information till entreprenörer, driftansvariga, m.fl. om trafikanternas behov – i synnerhet behoven hos synskadade och personer med nedsatt rörelseförmåga. Undersökningen visade att informations- och diskussionsmöten är vanligast, men även att det i 8 procent av de svarande kommunerna hålls särskilda s.k. insiktsutbildningar. De kommuner som har insiktsutbildningar kommenterade detta på följande sätt:

De senaste två åren har vi på hösten anordnat insiktsutbildningar för bl.a. maskinförarna som ska ploga snö. Deltagarna har fått testa att ta sig runt i gaturummet med rullstol och synnedsättning. Deltagarna har också fått information om olika typer av funktionsnedsättningar samt gruppernas behov. Utbildningen innehåller också presentation kring varför lösningarna i gaturummet ser ut som de gör, vad de ska tänka på vid snöröjning samt varför de är så viktiga.

Alla anställda på stadsbyggnadsförvaltningen ska ha genomgått en kurs med att prova på att använda rullstol eller vara helt blind. Vid mån av plats erbjuds platser för våra större entreprenörer.

När det gäller samarbete mellan drift, projektörer och planerare i kommunen anges i VTI:s undersökning att det som skulle kunna bli bättre eller som saknas är insiktsutbildningar för att öka förståelsen för hur personer med funktionsnedsättning påverkas av utformningen, samt att det saknas specialistkunskap.

5 Järnväg

I detta kapitel beskrivs de olika hinder som bl.a. funktionshindersorganisationerna har uppmärksammat när det gäller möjligheterna att resa med tåg. Vidare redovisas de åtgärder som har vidtagits för att tillgänglighetsanpassa fordon och järnvägsstationer. Avslutningsvis redogörs för assistans och ledsagning samt trafikinformation vid tågresor.

5.1 Upplevda hinder inom järnvägstrafiken

Enligt flera funktionshindersorganisationer är resor med tåg ett stort problem för resenärer med olika typer av funktionsnedsättningar, bl.a. eftersom det är svårt med byten. Handikappförbunden har bland flera betonat att detta även gäller för personer med kognitiva svårigheter, vilket är en stor och ökande grupp. Många personer är rädda för komplexa miljöer.¹⁶⁵

Exempel på hinder för passagerare som använder rullstol

Flera intervjuade har pekat på att för personer med rörelsenedsättning är en tågresor förknippad med flera olika orosmoment. En person som använder rullstol kan ofta vara orolig för att gå ombord på ett tåg, bl.a. på grund av de glapp och höjdskillnader som finns mellan tåget och perrongen, där man kan fastna med rullstolen. Dessutom fungerar inte alltid ramper och liftar. På tåg med lift kan resenären inte alltid själv sköta liften utan en tågvärd måste hjälpa till. En av de intervjuade konstaterar att ibland fungerar inte liftarna på tågen, men när det händer så brukar alla hjälpa till.¹⁶⁶

Flera har pekat på att det är en stressig miljö där personer som använder rullstol upplever att medpassagerarna har bråttom. En resenär med rullstol måste vara resvan för att resan ska fungera. Ett generellt problem är att personer med rörelsenedsättning är beroende av andra för att kunna resa. En person med nedsatt rörlighet behöver i princip dock bara hjälp för att komma på och av tåget. En av dem som har intervjuats menar att man oftast kommer med på tåget och att tågvärden ofta hjälper till med att lyfta ombord manuella rullstolar. Sedan kan en resenär som använder rullstol vara orolig för hur han eller hon ska komma av tåget när man kommer fram. Man kan uppleva att det finns en risk att bli bortglömd.¹⁶⁷ En annan av de personer som har intervjuats uttrycker det på följande sätt:

¹⁶⁵ Handikappförbunden, telefonsamtal 2013-02-27.

¹⁶⁶ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, och Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18.

¹⁶⁷ DHR, intervju 2013-03-15, och Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

Det känns osäkert att åka tåg, både att ta sig till tåget och att sedan åka med tåget. Om man använder rullstol kan man inte ta sig till och på tåget utan hjälp, bl.a. på grund av mellanrummet mellan tåget och plattformen.¹⁶⁸

Exempel på hinder för passagerare med nedsatt hörsel

I denna uppföljning har det framförts att det är svårt för hörselskadade att höra t.ex. utrop på stationer och i tågen. Detta orsakar onödigt oro för hörselskadade personer när de reser. Flera intervjuade har framfört att när det finns textdisplayer och textmonitorer så blir informationen på dessa ofta inaktuell vid t.ex. olika trafikstörningar. Snabba nyheter kan ofta inte läggas in, vilket är ett problem för passagerarna och innebär att hörselskadade inte får den information som de behöver vid t.ex. förseningar och fordonsbyten. Texten återger inte alltid det som sägs i högtalaren.

Bild 3 Exempel på en textmonitor på en tågstation



Foto: HRF.

Exempel på hinder för passagerare med nedsatt syn

I uppföljningen har det framförts att det är svårt för synskadade resenärer att byta tåg. Bland annat känner man oro för om ledsagningen kommer att fungera eller inte. Det kan även t.ex. finnas snö framför hissen på järnvägsstationen, vilket gör det svårt att komma fram.

¹⁶⁸ DHR Norrbotten, intervju 2013-04-09.

Bild 4 Hinder vid en mötesplats för stationsledsagning

Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

Taktila ledstråk på stationerna fungerar ofta inte på vintern eftersom de kan vara översnöade eller igengrusade. Konstgjorda ledstråk fungerar för pendlare och andra vana resenärer, men ovana resenärer behöver ledsagning eller mötande färdtjänst. Mötesplatserna är ofta utomhus och är inte under tak. Att resenärer med nedsatt syn upplever brister i tillgänglighet vid tågresa bekräftar även av att DO tagit emot anmälningar om att det bl.a. har funnits problem med att det saknas kantstensmarkeringar på perronger, att snöröjningen av taktila ledstråk på perronger är otillräcklig samt att det inte är möjligt att boka biljetter med ledarhundplats via internet.¹⁶⁹

För synskadade kan det vara svårt att hålla balansen ombord på tågen om man måste gå under färd eftersom tågen kan kränga. Det finns alltid en osäkerhet om man t.ex. kan gå på toaletten på tågen. Det har också framförts att tågen fungerar bättre än buss för synskadade, bl.a. vad gäller utropen.

För synskadade fungerar inte biljettautomaterna om de har touchskärmar utan tal; om det finns tal så fungerar de emellertid. Ett problem är att automaterna ser olika ut och att man hela tiden måste försöka förstå hur de fungerar, vilket synskadade resenärer tycker är stressande. För att hela reskedjan ska fungera måste det även gå att köpa biljett.

En del av de intervjuade anser att järnvägsstationerna är tillgängliga, men man betonar att för en synskadad kan det vara svårt att hitta till mötesplatsen för ledsagning. Personer som inte är resvana har svårare att hitta.¹⁷⁰

¹⁶⁹ SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, och DO, e-brev 2013-06-14.

¹⁷⁰ SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, och Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

5.2 Järnvägsfordonens tillgänglighet

Regelverk

Tillgängligheten till järnvägsfordon för personer med funktionsnedsättning regleras i ett EU-direktiv¹⁷¹ som trädde i kraft i juli 2008 och i ett EU-direktiv om tågpassagerares rättigheter som trädde i kraft 2009. Reglerna innebär att alla nya järnvägsfordon och äldre fordon som genomgår väsentlig ombyggnad ska uppfylla de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD).

För järnvägsområdet finns regler i form av TSD¹⁷² som gäller inom EU.¹⁷³ Tidigare var järnvägen till stor del uppbyggd efter nationella bestämmelser och behov. TSD ska göra det möjligt att framföra tåg mellan EU:s medlemsländer. Syftet med de europeiska bestämmelserna är dels att standardisera komponenter för att sänka järnvägens kostnader och öka konkurrenskraften, dels att möjliggöra att tågen kan framföras mellan olika medlemsländer utan några tekniska problem. TSD-reglerna gäller för järnväg, inte för spårvägar och tunnelbana.¹⁷⁴ Det har bl.a. tagits fram TSD som gäller personer med funktionsnedsättning i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.¹⁷⁵ TSD ställer dels järnvägsspecifika krav på rullande materiel och infrastruktur som hör till järnvägen, dels krav på stationsbyggnader och parkeringsplatser utanför stationsbyggnaden. TSD är därmed styrande även för de åtgärder som genomförs på stationer och i bytespunkter.

Bland annat Transportstyrelsen har uppmärksammat att TSD ställer mycket detaljerade krav som ibland skiljer sig från de krav som finns i svensk lagstiftning angående funktionshinder. EU-kommissionen har gett Europeiska järnvägsbyrån mandat att revidera TSD när det gäller funktionshinder. Revideringsarbetet påbörjades i maj 2011 med deltagande från Transportstyrelsen. Tillsammans med Boverket och Trafikverket har en myndighetsgemensam arbetsgrupp bildats med syfte att få ändring på de krav där det finns skillnader mellan TSD och svensk lagstiftning. Transportstyrelsen har betonat att TSD inte omfattar anläggningar som redan har tagits i bruk förrän dessa behöver renoveras eller vid nybyggnation.¹⁷⁶

Trafikverket har redovisat att förslagen till ändringar av TSD i huvudsak innebär att en del detaljreglering tas bort men att kraven på implementering

¹⁷¹ Tekniska specifikationer TSD-PRM, vilket ska göra det möjligt att framföra tåg mellan de olika medlemsländerna i EU. TSD-reglerna gäller för järnväg, inte för spårvägar och tunnelbana.

¹⁷² Direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG, vilka har slagits ihop i direktiv 2008/57/EG.

¹⁷³ TSD anger vad som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som anges i olika EU-direktiv.

¹⁷⁴ www.transportstyrelsen.se.

¹⁷⁵ Utgiven den 21 december 2007 genom EU-kommissionens beslut 2008/164/EG.

¹⁷⁶ Transportstyrelsen, 2012.

skärps. Det handlar bl.a. om vilken vikt en plattformslift ska klara av, olika detaljmått och dörröppnares beskaffenhet och höjd.¹⁷⁷

Tågens tillgänglighet

När det gäller de tåg som redovisas i Svensk Kollektivtrafiks miljö- och fordonss databas Frida uppgick i augusti 2013 andelen tillgänglighetsanpassade tåg som är utrustade med både ramp eller lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop till ca 84 procent. Det bör observeras att denna uppgift avser endast de tåg som operatörerna äger. Exempelvis SJ:s tåg ingår *inte* i databasen.

Tabell 2 Andel tåg med olika typer av tillgänglighetsanpassning

| | Låggolv (%) | Ramp/lift (%) | Rullstolsplats (%) | Audiovisuellt utrop (%) |
|-------|-------------|---------------|--------------------|-------------------------|
| Andel | – | 99,5 | 98,4 | 84,5 |

Källa: Databasen Frida, 2013-11-05.

För tåg gäller olika EU-direktiv med TSD-krav vid köp av nya tåg och vid omfattande ombyggnationer av gamla tåg. Det är inte helt tydligt vad som är ”omfattande ombyggnationer” och när TSD-kraven därmed ska gälla. I uppföljningen har bl.a. Samtrafiken pekat på att tågoperatörer som kör vidare med gamla tåg enligt regelverket inte behöver göra något för att förbättra tillgängligheten. Samtidigt kan det konstateras att det i dag inte är så många operatörer som kör med gamla tåg. Ett exempel på trafik som inte är tillgänglig är en tåglinje mellan Stockholm och Malmö.¹⁷⁸

Information för passagerare med nedsatt hörsel

HRF konstaterar att de tekniska krav som EU ställer på tillgänglighetsanpassning av tåg endast avser nytillverkade fordon. När tågbolagen genomför upp- rustningar av gamla tåg behöver de inte tillgänglighetsanpassas fullt ut enligt de tekniska kraven. Därför blir nyupprustade tåg inte utrustade med hörslina och displayer. Ett exempel på detta är regionalstågen som trafikerar sträckan Uppsala–Västerås–Eskilstuna–Norrköping–Linköping som nyligen har renoverats eller håller på att renoveras men där hörslina och displayer inte har installerats.

Från HRF har framförts att en del tåg har hörslinor och displayer med textinformation om nästa station. Vissa tåg har displayer, men där fungerar ofta inte hörslingorna, vilket enligt HRF beror på att de inte underhålls och då slutar att fungera. Hörande märker inte när slingan inte fungerar. Ljudmiljön ombord på nya tåg upplevs dock ofta vara bra. Från funktionshindersorganisationerna i Östergötland påpekas att det på tågen i länet saknas hörslina och att det inte finns någon textdisplay på de gamla tågen. Även om det brukar göras utrop på tågen så är detta inte till någon hjälp för den som är döv. Dis-

¹⁷⁷ Trafikverket, 2013b.

¹⁷⁸ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

playerna på de nya pendeltågen har inte fungerat, men enligt Östgötatrafiken fungerar de nu igen.¹⁷⁹

Rullstolsplats på tåg

Den som använder rullstol får vid biljettbokningen ange detta för att få en rullstolsplats. Då ska personalen veta om detta och vara beredd när den resenären ska stiga på och av. Ombord på tåget placeras en person med rullstol i en särskild vagn med handikapplatser. Flera har pekat på att man där kan bli instängd mellan t.ex. barnvagnar och bagage. En intervjuad resenär i Västra Götaland menar att det ”ibland kan kännas som att åka boskapsvagn”. Problemet kan uppstå om tågvagnar byts ut. En resenär som har bokat rullstolsplats kan då bli utan sådan plats. Det är i princip omöjligt att röra sig ombord på tåget om man använder rullstol. Ombordpersonalen kan hjälpa till om de hinner och om de finns i närheten.¹⁸⁰

Handikapplatsen ska vara manövreringsyta och inte en plats för andra resenärer att ställa väskor. Vid SJ vet man om att vissa resenärer dessvärre glömmer detta och brer ut sig, vilket kan försvåra resan för den som har en funktionsnedsättning. Enligt SJ är man medveten om att problemet finns, och därför uppmärksammas ombordpersonalen på att de ska se till att detta inte förekommer. Att rullstolsburna resenärer upplever brister i tillgängligheten vid tågresa bekräftas även av att DO har tagit emot anmälningar om att assistenter inte har kunnat få sittplats nära rullstolsplats då platserna i tågvagnen med handikapplatser var slutsålda och att det saknats möjlighet för rullstolsburna att välja tågresa i första i stället för andra klass.¹⁸¹

En del tåg upplevs vara bättre medan andra är sämre. I uppföljningen har det också framkommit att det för personer som använder rullstol kan fungera bra att åka tåg, särskilt i jämförelse med att åka buss. En del har pekat på att bemötandet på både regionala tåg och fjärrtåg upplevs vara bättre än på bussarna. I uppföljningen har DHR i Östergötland framfört att det är enkelt att ta pendeltåget. Det finns två typer av pendeltåg i Östergötland. På den nya typen av pendeltåg kan rullstolar enkelt åka ombord utan hjälp. På den äldre typen behövs en ramp. DHR menar att det bara är att trycka på en knapp för att få hjälp. På pendeltågen finns tågvårdar som ska kunna vara resenärerna behjälpliga vid passerandet in i och ut ur vagnen och kunna fälla ut rampen.¹⁸²

Standardisering och upphandling

Flera intervjuade aktörer menar att det är viktigt med standardisering. Som exempel har det pekats på standardisering vad gäller tåg. Bland annat Handikappförbunden har betonat att upphandlingen av nya tåg får stora konsekven-

¹⁷⁹ HRF, intervju 2013-03-27, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

¹⁸⁰ DHR, intervju 2013-03-15.

¹⁸¹ SJ, intervju 2013-05-20, och DO, e-brev 2013-06-14.

¹⁸² Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

ser eftersom tågen ska gå under lång tid, varför EU-arbetet kring standardisering är viktigt. Inom EU finns grupper för standardiseringsfrågor. Samtrafiken har pekat på att det är ett problem att även tillverkare av tåg sitter med i dessa grupper och håller nere de krav som ställs på fordonstillverkare. Samtrafiken menar att tillverkare inte borde få delta i dessa grupper. Från de hörselskadede har framförts att internationell standardisering är viktigt, och textad trafikinformation och hörslingor bl.a. på stationer och ombord på tåg borde kunna initieras och utvecklas här.¹⁸³

Handikappförbunden har i ett remissvar fört fram att krav på tillgänglighet i upphandlingar är ett nödvändigt instrument för att leva upp till FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Man menar vidare att medborgarinflytandet i upphandlingsprocessen behövs för att säkerställa att det som upphandlas kommer till nytta för samhället. Handikappförbunden har framfört att upphandlingar av fordon inom transportsystemet inte har följt med de skärpta krav på tillgänglighet som ställs i både lagstiftningen inom transportområdet och i upphandlingsdirektiven. Enligt Handikappförbunden finns flera exempel på att fordon har upphandlats som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Bland annat gäller det tåg med toaletter som inte är tillgängliga.¹⁸⁴

5.3 Rullstolsliftar

Rullstolsliftar på plattform

Enligt en EU-förordning om tågresenärers rättigheter och skyldigheter ska den ansvariga infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget komma överens om ansvaret för utrustningen för av- och påstigning där sådan behövs.¹⁸⁵ I TSD-PRM föreskrivs att när en plattform på en station som har hinderfria gångvägar är avsedd att ta emot tåg som stannar under normal drift med rullstolsanpassade dörrar, ska utrustning för av- och påstigning finnas som ska användas mellan dörröppningen och plattformen för att låta passagerare som använder rullstol stiga på eller av tåget. Detta gäller såvida det inte finns någon station som har utrustning för av- och påstigning inom 30 km på samma linje. Om alla typer av rullande materiel som stannar vid plattformen är försedda med utrustning för av- och påstigning som är kompatibel med plattformen, är det tillåtet att inte tillhandahålla någon utrustning för av- och påstigning på plattformen.¹⁸⁶

I uppföljningen har det pekats på problem med plattformsliftar. Enligt uppgift från Trafikverket äger SJ de flesta plattformsliftar, och andra operatörer

¹⁸³ Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, Handikappförbunden, telefonsamtal 2013-02-27, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och HRF, intervju 2013-03-27.

¹⁸⁴ Handikappförbunden, 2012 och Handikappförbunden, e-brev 2013-03-19.

¹⁸⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om tågresenärers rättigheter och skyldigheter.

¹⁸⁶ Trafikverket, 2012f.

har inte tillgång till dem. Trafikverket menar att detta skapar problem för resenärer med rörelsenedsättning. Dessutom finns det inte plattformsliftar på alla stationer, och de är inte heller alltid i så gott skick att de kan användas. Trafikverket menar att om hela resan ska kunna genomföras måste plattformsliftarna fungera och kunna användas av alla operatörer; det ska inte åligga kunden att reda ut vilken operatör som har eller inte har tillgång till liftarna.¹⁸⁷

Trafikverket uppger att ett arbete med att se över möjligheterna att skapa en bättre lösning vad gäller tillgången till plattformsliftar startade hösten 2012. I december 2012 beslutades att Trafikverket i dialog med berörda järnvägsföretag ska ta fram överenskommelser station för station om ansvaret för utrustningen på berörda plattformar. Inriktningen ska vara att Trafikverket verkar för en bättre helhetslösning än den nu aktuella. Tjänsten ska inte medföra någon kostnad för resenären, men kan belastas resenärskollektivet. Trafikverket motiverar beslutet att utreda behoven av rullstolsliftar och ta fram överenskommelser med att infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget är skyldiga att tillhandahålla utrustning som möjliggör för rullstolsburna att komma på och av tåget men att marknadens lösning varken fungerar tillfredsställande i dag eller har förutsättningar att fungera långsiktigt. Vidare anges att funktionshindersorganisationerna inte är nöjda med hur frågan hanteras av myndigheter och övriga aktörer då ingen aktör tar tydligt ansvar. Detta är en iakttagelse som bekräftas i denna uppföljning.

Trafikverkets pågående utredning berör de 54 största orterna och stationerna där svar i september 2013 fortfarande inväntades från en operatör innan sammanställningen av behov var klar. När alla svar har sammanställts kommer arbetet med överenskommelser att ta vid.¹⁸⁸

Rullstolsliftar på tågen

Uppföljningen visar att många tåg har liftar som är monterade på tågen. DHR har framfört att dessa inte kan hanteras av resenärerna själva utan att någon måste komma ut från tåget för att hjälpa till. Liftarna utgår från minimimått. En del tåg har liftar för högst 300 kg. En permobil väger mellan 125 och 150 kg och ibland kan den också vara något för stor för att rymmas på liften.¹⁸⁹

Ett flertal aktörer har kommenterat att X2000-tågens liftar inte fungerade under ett och ett halvt år. Bland annat Handikappförbunden har pekat på att X2000-tåg under lång tid inte kunde ta emot rullstolsanvändare på grund av fel i lyftanordningarna. Problemen med liftar som inte fungerat vilket därmed omöjliggjort ombordstigning och resor med såväl X2000 som andra tåg, bekräftas även av att flera anmälningar har gjorts till DO om detta. Anmälningarna visar att rullstolsburna resenärer upplever brister i tillgängligheten vid tågresor. Handikappförbunden menar att det är helt oacceptabelt att

¹⁸⁷ Trafikverket, 2012b.

¹⁸⁸ Trafikverket, 2013b och e-brev 2013-09-25.

¹⁸⁹ DHR, intervju 2013-03-15.

X2000 som inte har kunnat ta emot passagerare som använder rullstol i ett års tid på grund av lyftfel ändå fått vara i trafik. SJ har uppgett att rullstolsliftar har bytts ut på samtliga X2000-tåg, och de nya X3000-tågen är efter kravspecifikation anpassade redan från driftsstart. På X3000 har tillgänglighetsanpassningarna även innefattat bl.a. att sätta punktskrift på sätesknopparna. På gamla tåg finns inga rullstolsliftar.¹⁹⁰

5.4 Åtgärder för tillgänglighetsanpassning av järnvägsstationer

Arbetet med järnvägsstationer styrs av TSD och Boverkets föreskrifter och allmänna råd kring enkelt avhjälpna hinder (HIN) samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (ALM).¹⁹¹

Det prioriterade nätet

I det prioriterade järnvägsnätet ingår de för persontrafiken viktigaste järnvägssträckningarna, dvs. stationer med en stor andel resenärer och där det finns möjlighet att byta mellan olika tåglinjer samt stationer med direkt koppling till regionala busstationer och resecentrum. Även start- och slutstationer på linjerna i det prioriterade nätet ska åtgärdas för att ge en möjlighet att så långt som möjligt resa med tåg innan man byter till annat transportslag för att resa vidare i nätet.

Enligt Trafikverket åtgärdades 38 av totalt 150 stationer fram t.o.m. 2010. Målet om att åtgärda 80 procent av stationerna i järnvägsnätet till 2010 kunde därmed inte nås. Under 2011–2012 har ytterligare 18 stationer åtgärdats. Som framgår av nedanstående tabell har därmed 56 stationer (37 procent av målet) åtgärdats hittills, vilket innebär att 94 stationer (63 procent) återstår fram till målet om 150 åtgärdade stationer. Trafikverket konstaterar att det fortfarande är många stationer i det prioriterade nätet som inte är anpassade och att anpassningstakten har avtagit de senaste åren.¹⁹²

Tabell 3 Avslutade tillgänglighetshöjande åtgärder på järnvägsstationer

| | –2010 | 2011 | 2012 |
|-------|-------|------|------|
| Antal | 38 | 12 | 6 |

Källa: Trafikverket, 2013b.

Olika aktörer på järnvägsstationerna

I övriga europeiska länder är det ofta en aktör som har ansvaret för allt inom järnvägstrafiken. I Sverige är det däremot uppdelat på flera aktörer. Trafik-

¹⁹⁰ DO, e-brev 2013-06-14, Handikappförbunden, 2011 och SJ, intervju 2013-05-20.

¹⁹¹ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

¹⁹² Trafikverket, 2013b och Trafikverket, 2013a.

verket har ansvar för plattformar och för gångar till och från plattformarna. Ansvaret för stationsbyggnaderna ligger på fastighetsägarna. Området kring stationen ansvarar ofta kommunerna för. I Sverige har dessutom de olika stationsbyggnaderna ofta olika ägare, varav Jernhusen är en aktör. Uppdelningen av ansvaret gör det krångligt för Trafikverket, t.ex. när det gäller att anlägga ett ledstråk från plattformen genom stationsbyggnaden och vidare ut till den omliggande miljön. Regler för ledstråk finns i TSD, men det regelverket utgår från att det är en enda aktör som har det samlade ansvaret, vilket är fallet i nästan alla länder i Europa.¹⁹³

På större stationsanläggningar finns det ett drygt tiotal olika aktörer med olika ansvarsområden. På mindre stationer kan Trafikverket upplåta plattformen till den som trafikerar sträckan, som då ansvarar för utrustning och utformning. Trafikverket ansvarar endast för att genomföra åtgärder på de delar av stationsanläggningen där Trafikverket är fastighetsägare. Jernhusen är den största enskilda ägaren av stationshusens fastigheter, och de ansvarar för anpassningen av dessa. Jernhusen stod under 2012 som ägare till ca 60 stationshus, medan drygt 70 stationshus ägdes av kommuner, fastighetsföretag eller privatpersoner och ca 100 stationer ägdes av länstrafikbolagen. Under 2013 uppgår Jernhusens innehav av stationer till ca 55. Omkring 90 procent av järnvägstrafiken trafikerar dessa stationer. Övriga järnvägsstationer ägs av Trafikverket, kommunerna, kollektivtrafikmyndigheterna och privata aktörer.¹⁹⁴

Trafikverkets insatser på järnvägsstationer

TSD anger vad som krävs för att uppfylla de väsentliga krav som anges i olika EU-direktiv. Jernhusen uppger att det har funnits vissa oklarheter huruvida TSD gäller även i stationshus, men EU uppges nu ha förtydligat att TSD ska gälla även i stationshus. EU menar att det är viktigt att alla ytor är tillgängliga.¹⁹⁵ Trafikverket menar att TSD är starkt styrande; om TSD-kraven inte uppnås för nya järnvägsstationer så får stationen inte tas i bruk. HIN och ALM upplevs däremot inte vara lika starkt styrande och följs inte upp på samma sätt; användningen av en station kan t.ex. inte stoppas om kraven inte uppfylls. Kontrollen görs av ett s.k. anmält organ (ofta certifierade konsulter). Tjänstemän vid Trafikverket har framfört att TSD-kraven ibland kan upplevas som lite ”petiga”.¹⁹⁶

Trafikverket menar att ombyggnationer av järnvägsstationer har fungerat bra och har gjorts enligt TSD. Verket menar att takten i arbetet har varit låg

¹⁹³ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

¹⁹⁴ Trafikverket, protokoll från RTAF-möte 2012-04-10, jernhusen.se och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

¹⁹⁵ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15. Se kommissionens direktiv 2013/9/EU av den 11 mars 2013 om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.

¹⁹⁶ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

de senaste åren, men den ska öka.¹⁹⁷ Enligt Trafikverkets årsredovisning minskade resurserna för tillgänglighetsanpassning av stationer från 2010 till 2011 för att åter öka under 2012.

Tabell 4 Verksamhetsvolym för tillgänglighetsanpassning av stationer 2010–2012 (miljoner kronor i löpande priser)

| | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|------|------|------|
| Tillgänglighetsanpassning av stationer | 191 | 86 | 169 |

Källa: Trafikverket, 2013a.

De statliga insatserna handlar bl.a. om att förbättra tillgängligheten vid de prioriterade järnvägsstationerna. Trafikverkets arbete för ökad tillgänglighet på stationerna drivs i projektform med namnet Stationer för alla. Målet är att 150 stationer ska ha anpassats fram till 2021 genom exempelvis ökad belysning, fler sittplatser, ledstråk, skyltning med symboler. Åtgärderna har handlat om säkerhetszoner på plattformar, ledstråk till och på plattformar, taktila skyltar om spårnummer etc., tillgängliga väderskydd, bänkar och förbättrad belysning.¹⁹⁸

Olika insatser har gjorts på olika håll i Sverige för att öka tillgängligheten på befintliga järnvägsstationer. I Region Väst har Trafikverket utgått från rörelsehinder och till viss del synnedsättningar när de har genomfört åtgärderna. De intervjuade tjänstemännen menar att det har varit enklare att åtgärda de stora stationerna som ofta har bredare plattformar. Flera aktörer har uppmärksammat att ljudmiljön på stationerna ofta är svår. Jernhusen har därför ofta hörslingor i sina stationsbyggnader. I dag kan trafikinformation vara svår att läsa eftersom den ofta sitter högt upp (om den sitter längre ned finns större risk för vandalisering). Trafikverket uppger att inom ett nationellt projekt för att höja standarden på trafikinformation kommer s.k. pratorenheter att sättas upp. Dessa enheter är talande datorer med trafikinformation som bl.a. ska kunna kopplas till hörapparater. Som exempel kan nämnas att pratorenheter ska sättas upp på fyra större stationer i Region Väst.¹⁹⁹

Trafikverket har genomfört även andra åtgärder som ökar användbarheten i järnvägssystemet. Det handlar t.ex. om förlängning av plattformar. Trafikverket har i en åiterrapportering till regeringen även pekat på att det har byggts sex nya pendeltågsstationer i det prioriterade nätet på sträckan Göteborg–Trollhättan under 2012. Några av dessa är kombinerade med nya bussterminaler. När det gäller insatserna i Västra Götaland kan redovisas att en station åtgärdades i Region Väst 2012. Detta innebär enligt Trafikverket att totalt tio stationer i regionen är åtgärdade, medan en station återstår inom det prioriterade nätet. Kostnaden för åtgärderna uppgick till ca 5 miljoner kronor per station, dvs. totalt ca 50 miljoner kronor för järnvägsstationerna i Region Väst.²⁰⁰

¹⁹⁷ Trafikverket, intervju 2013-10-07.

¹⁹⁸ funkaportalen.se och Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

¹⁹⁹ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17 och Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

²⁰⁰ Trafikverket, 2013b och Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

Trafikverket har ansvar för plattformarna på stationerna. I Norrbotten uppger Trafikverket att man inte har tillräckligt med pengar för att åtgärda höga plattformar vid t.ex. Luleå station. En av plattformarna på Luleå station kan inte användas av passagerare med rullstol. Detta innebär att resenärer i rullstol måste stiga av vid en annan station och åka taxi in till Luleå. Ett annat exempel på problem i Norrbotten är stationen i Boden där det inte finns hiss. Detta ska dock åtgärdas enligt uppgift från Trafikverket. Trafikverket betonar att de följer regelverket när nya plattformar byggs. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten uppger att Luleå station ska byggas om för att öka tillgängligheten och att även Bodens station ska tillgänglighetsanpassas. Två järnvägsstationer i Luleå är tillgängliga (Sunderbyn och Notviken). Sunderbyn blev tillgänglig 2012, även om det har varit fel på utropet, vilket numera dock är åtgärdat. Notviken är en ny station som byggdes tillgänglig från början. Det har dock varit problem med en hiss, och ledstråken har varit begrävda under snö.²⁰¹

Jernhusens insatser på järnvägsstationer

I uppföljningen har Jernhusen framfört att målet är att deras stationer ska vara tillgängliga för alla. Jernhusens tillgänglighetsarbete styrs av olika lagar, bl.a. plan- och bygglagen, och EU-regler om tillgänglighet på stationer. Dessutom kan äldre stationsbyggnader vara kulturmiljömärkta. Tillgänglighetsaspekter ska ingå i allt arbete som görs av Jernhusen. Kostnader för tillgänglighetsanpassning och underhåll av genomförda tillgänglighetsinsatser ska ingå i den allmänna förvaltningen av stationer.

Jernhusen har avsatt 15 miljoner kronor på tre år för att genomföra insatser för att öka tillgängligheten på stationerna. Insatserna handlar bl.a. om att anlägga ledstråk, bygga handikaptoaletter och genomföra kontrastmarkeringar. Inom detta projekt har hittills 45 stationer fått ledstråk. Alla som på Jernhusen arbetar med bygg, drift och underhåll ska ha gått igenom Trafikverkets webbaserade utbildning om funktionsnedsättningar. I praktiken kan funktionshindersperspektivet ändå glömmas bort, särskilt hur det ska vara under en pågående ombyggnation. I fokus är hur stationen fungerar efter en genomförd ombyggnation.²⁰²

Ledstråk

Trafikverket lägger ledstråk på plattformar enligt TSD, och Jernhusen lägger fortsättningen på ledstråken genom stationshusen. Taktila ledstråk kan se ut på olika sätt. Det kan t.ex. vara ränder eller metallister som är fastskruvade i golvet eller betongplattor (sinusplattor). När det gäller anläggningen av ledstråk är ofta flera fastigheter och därmed fastighetsägare inblandade. Detta kan leda till att olika fastighetsägare gör på olika sätt och väljer olika lösning-

²⁰¹ Trafikverket, Region Nord, intervju 2013-04-08, och Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten, intervju 2013-04-08.

²⁰² Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

ar och att stråken därmed inte samverkar. Bland annat SRF har i uppföljningen pekat på att ett ledstråk plötsligt kan ta slut. Skyltningen kan dessutom ha olika utseenden.²⁰³ En av de intervjuade menar att det är bra att det finns konstgjorda ledstråk på stationer så att man som synskadad inte ramlar ner på rälsen:

Då man är ute och rör sig behöver man ändå hjälp – då räcker det inte med ledstråk. Den som ser lite och går med käpp kan ha nytta av dem, men man måste t.ex. veta vart de leder. Inne i stationshus är det oklart hur mycket ledstråken hjälper; man behöver ändå ledsagning.²⁰⁴

Trafikverket har framfört att det är svårt att veta hur ofta de anlagda ledstråken används. De menar att det är bättre med naturliga ledstråk, men där finns det ofta hinder. Brukare måste få träna på att använda ledstråk för att det ska fungera. Regelverket (TSD) är från 2008, vilket innebär att arbeten som har börjat projekteras innan det året kan se annorlunda ut jämfört med insatser som har börjat projekteras senare. Att många olika aktörer är inblandade medför att ledstråken kan se olika ut. Det finns inga nationella riktlinjer för hur ledstråk ska utformas.²⁰⁵

Flera aktörer har i uppföljningen pekat på att det är viktigt att ledstråk och säkerhetszoner underhålls. Det är också viktigt att man i den dagliga driften är aktsam med gjorda investeringar. Trafikverket nämnde som exempel att för att kupolplattor i ledstråk inte ska förstöras så bör de sopas och inte skottas. Detta bör ingå vid upphandlingen av entreprenad. Trafikverket menar att det är svårt att få taktila stråk att fungera på vintern på grund av snön. Trafikverket har framfört att det här behövs teknikutveckling.²⁰⁶

²⁰³ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, och SRF, intervju 2013-03-12.

²⁰⁴ Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

²⁰⁵ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

²⁰⁶ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, och Region Nord, intervju 2013-04-08.

Bild 5 Exempel på översnöade och igengrusade ledstråk

Foto: Utvärderings- och forskningssekretariatet.

Andra insatser vid järnvägsstationerna

Vid Sveriges största järnvägsstation, Stockholms central, pågår för närvarande en stor ombyggnad. Där har hittills mycket lite gjorts för att förbättra tillgängligheten. Hösten 2013 ska ledstråk, kontrastmarkeringar etc. vara klara. I uppföljningen har funktionshindersorganisationer pekat på ett antal olika problem vad gäller Stockholms central. Det upplevs vara svårt att hitta mötesplatsen, och kösystemet vid biljettkassorna upplevs som svårt. Det finns inga taktila markeringar på perrongerna och inga taktila ledstråk genom centralhallen. Informationstavlan har nyligen bytts ut och den upplevs ha blivit svårare att läsa. Även svängdörrarna upplevs som svåra att hantera för t.ex. synskadade resenärer.²⁰⁷

När det gäller andra stationer har det i uppföljningen framförts bl.a. att skyltarna med stationsnamn ofta inte är tillräckligt upplysta. För personer med intellektuella funktionsnedsättningar är det viktigt med en lugn miljö. För allergiker är det bra om t.ex. blombutiker och parfymaffärer inte ligger centralt på stationerna. Ett problem är att tågen ofta går från olika plattformar, vilket upplevs som stressande av flera grupper. Förändringar innebär ofta ett orosmoment. Olika representanter för personer med funktionsnedsättning har framfört att fler skulle kunna åka tåg om resandet var mer standardiserat.²⁰⁸

I uppföljningen har framförts att stationerna i allmänhet fungerar bra för den som använder rullstol. Det finns automatiska dörröppnare och hissar. Informationsdiskarna kan dock vara för höga, men på vissa stationer finns höj- och sänkbara diskar. Från bl.a. DHR uppges att de stora stationerna upplevs fungera ganska bra, medan de små och särskilt de obemannade stationerna är mer problematiska. Flertalet intervjuade betonar också att det är viktigt att infrastrukturen runt stationerna fungerar. DHR menar att detta i dag är ett

²⁰⁷ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, och SRF, intervju 2013-03-12.

²⁰⁸ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

problem, främst i lokaltrafiken. Det kan t.ex. handla om att hissar inte fungerar eller att snöröjningen är eftersatt. Om hissen på stationen inte fungerar måste en rullstolsburen person bäras upp eller ned för trappor. Många har pekat på att det är dåligt underhåll på perrongerna – snö, sand och grus ligger kvar. Detta är särskilt ett problem för rullstolsburna passagerare med svaga armar.²⁰⁹

Det har framkommit att ljudmiljön har förbättrats på ett antal järnvägsstationer i landet under de senaste åren. Att förbättra ljudmiljön ingår i arbetet med att bygga om t.ex. Stockholms central. Stationer har pekats ut av Boverket i arbetet med enkelt avhjälpna hinder. Från HRF har det framförts att tillgängligheten är sämre ombord på fordonen än på stationerna.²¹⁰

5.5 Assistans och ledsagning vid tågresor

Regler

År 2009 trädde en EU-förordning i kraft som bl.a. reglerar personer med funktionsnedsättnings rätt och tillgänglighet till järnvägstrafiken. Förordningen innebär att offentliga och privata aktörer är skyldiga att kostnadsfritt förse personer med funktionsnedsättning med lämplig typ av assistans, både ombord på tågen och på bemannade järnvägsstationer i samband med resor. Det ska räcka med att anmäla sitt behov av assistans till den man köpt biljetten av minst 48 timmar före avresa, oavsett hur många delresor resan består av och vilka järnvägsföretag man ska resa med.²¹¹

Aktörerna inom det nationella ledsagningsystemet

I Sverige är det flera huvudmän som utför ledsagningen på stationerna. Trafikverket och Jernhusen har under de senaste tre åren samarbetat vid 126 anläggningar runt om i landet. Sammanfattningsvis har följande aktörer olika uppgifter inom det nationella ledsagningsystemet:

- Jernhusen upphandlar och organiserar ledsagningen.
- Trafikverket ansvarar för infrastrukturen.
- Riksfärdtjänsten AB är för närvarande upphandlad utförare som står för den praktiska ledsagningen (2009–2013).
- Samtrafiken har hand om bokningsverktyget.
- Åtta trafikföretag ingår i och betalar för det nationella systemet: Arlanda Express, Blå tåget, Jönköpings Länstrafik, SJ AB, SL, Svenska Tågkompaniet, UL och Veolia Transport Sverige.

²⁰⁹ Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18, DHR, intervju 2013-03-15, och Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

²¹⁰ HRF, intervju 2013-03-27.

²¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

- Transportstyrelsen och Konsumentverket har tillsynsansvar.²¹²

Jernhusen och dåvarande Banverket kom överens om att ha en gemensam ledsagning på perrongerna (Banverkets ansvar) och i stationsbyggnaden (Jernhusens ansvar). Denna ledsagning startade 2009. Dessförinnan genomförde SJ ledsagningen i egen regi. Jernhusen upphandlar och har hand om ledsagningen. Detta sker i samarbete med Trafikverket. Den första upphandlingen av ledsagningen gjordes enligt LOU med hjälp av dåvarande Banverket. Den senaste upphandlingen gjordes genom direktupphandling.

Jernhusen har upphandlat utförandet av ledsagning på 126 järnvägsstationer. Avtal om innevarande ettårsperiod tecknades med Riksfärdtjänsten Sverige AB i Eskilstuna. Representanter för Samtrafiken har framfört att Riksfärdtjänsten därmed i det närmaste kan sägas ha monopol på ledsagning. Samtrafiken har även framfört att utföraren efter en del problem i början nu har blivit mycket duktig, med mycket få reklamationer.

Ett antal regionala huvudmän har sina egna lösningar, t.ex. Västtrafik, Skånetrafiken och Öresundståg. Ledsagaren hjälper till med att byta tåg, hitta rätt plats på tåget och följer efter resan med till en mötesplats.

Omfattningen på Trafikverkets och Jernhusens ledsagning

Trafikverkets och Jernhusens ledsagning finns på 126 järnvägsstationer. Antalet ledsagningar uppgår till ca 14 000 per år (se tabell nedan). Det finns inga uppgifter om hur många personer det handlar om.²¹³ Trafikanalys har i sin uppföljning av de transportpolitiska målen 2010 konstaterat en uppåtgående tendens utifrån genomförda åtgärder och förbättrade ledsagningsmöjligheter i järnvägstrafiken. Av uppgifter som Trafikverket har redovisat framgår att ledsagningen vid tågresa ökade med drygt 2 procent mellan 2011 och 2012.

Tabell 5 Antal ledsagningar tåg

| | 2011 | 2012 |
|--------------------|--------|--------|
| Antal ledsagningar | 13 990 | 14 321 |
| Antal klagomål | 20 | 16 |

Källa: Trafikverket, 2013b och e-brev 2013-09-25.

Oklar ansvarsfördelning

Ansvar för ledsagning åligger Trafikverket och Jernhusen och andra fastighetsägare eftersom dessa kan förmodas vara ”stationsförvaltare”. Upphandling av ledsagningen görs tillsammans av Jernhusen och Trafikverket. Stationsförvaltaren ska vid avresa från, tågbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionsnedsättning kostnadsfri assistans. När EU-förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer kom förde Jernhusen diskussioner med dåvarande Banverket. Bland annat

²¹² Samtrafiken, intervju 2013-03-25. Sedan september 2013 ingår även SL:s entreprenörer för tunnelbanan och pendeltågen i Ledsagningsportalen.

²¹³ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

Jernhusen har pekat på att ett problem är att organisationsstrukturen i Sverige ser annorlunda ut än i andra EU-länder. I Sverige är ansvaret uppdelat på många olika aktörer, varför förordningen inte passar in på de svenska förhållandena. I EU-förordningen om resenärers rättigheter och skyldigheter vid resa med tåg förekommer begreppet ”stationsförvaltare”. Det finns ingen vägledning för vilken typ av organisation som avses, vilket också lyfts fram i utredningen om en ny kollektivtrafiklag.

Jernhusen diskuterade med dåvarande Banverket vem som ska anses vara utsedd att vara ”stationsförvaltare”. Jernhusen uppger att någon sådan ännu inte har utsetts, men Jernhusen och andra aktörer hoppas att det ska komma att tydliggöras genom beslut eller genom en branschgemensam överenskommelse. Jernhusen menar att när ”stationsförvaltare” har utsetts kommer ansvaret för ledsagningen att tydliggöras. År 2011 skickade Jernhusen ett brev till Justitiedepartementet om bl.a. dessa frågor, men något svar har enligt uppgift ännu inte kommit. Även bl.a. Samtrafiken har pekat på att det är oklart vad som menas med ”stationsförvaltare”, och även begreppet ”bemannad” järnvägsstation är oklart. Det finns t.ex. bara fem stationer där det är stationsförvaltaren som också bemannar järnvägsstationen, och det är oklart om en station som t.ex. har vakter på natten ska anses som bemannad.

Jernhusen uppger att Trafikverket vill ha insyn i verksamheten och att de är angelägna om att den ska bli bra. För Jernhusen är det en öppen fråga om man ska fortsätta med ledsagningen. Man för diskussioner med Trafikverket kring hur och av vem ledsagningen ska ske fortsättningsvis. Från Jernhusen har framförts att det dock är svårt att se andra naturliga, möjliga aktörer. Det är inte konkurrensneutralt om t.ex. något av tågbolagen ska stå för den, och det uppges inte vara långsiktigt hållbart att lämna över ansvaret till någon privat aktör.²¹⁴

Mötesplatser för ledsagning

Mötesplatserna för förbokad ledsagning finns utomhus, eller inomhus om det finns en tillgänglig väntsal. Texten och symbolerna finns i relief och i punkt-skrift.

²¹⁴ Trafikverket, intervju 2013-10-07, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

Bild 6 Skyltning vid tågstationernas mötesplatser om stationsledsagning

Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

Jernhusen uppger att det på resenärens bokningsbekräftelse finns en noggrann beskrivning av hur man hittar till mötesplatsen. Det är därför viktigt att mötesplatser inte flyttas utan att Jernhusen vet om det. Tills nyligen har Jernhusen ansvarat för att sätta ut mötesplatser inne i de stationsbyggnader som är tillgängliga, oavsett fastighetsägare, medan Trafikverket har satt ut mötesplatser utomhus. Mötesplatserna kostar ca 40 000 kronor per styck. Nu vill Jernhusen göra det hela billigare. Det finns enklare mötesplatser för 4 000 kronor per styck. Trafikverkets mötesplatser utomhus är utsatta för skadegörelse, och det finns problem med snöröjningen. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten menar att ett problem på vintern är att mötesplatserna inte alltid är snöröjda.²¹⁵

Beställnings- och bokningssystem för ledsagning

Jernhusen uppger att det från början inte fanns något it-system för ledsagningen, varför Riksfärdtjänsten tog fram ett sådant. Från branschen framfördes dock att man själv ville äga ett beställnings- och bokningssystem, varför branschen gav i uppdrag till Samtrafiken att ta fram en gemensam boknings- och beställningstjänst för ledsagning. Detta är gjort, och det fungerar sedan december 2012. Denna tjänst är integrerad med biljettbokningssystemet, vilket enligt Jernhusen underlättar för alla parter och ger högre kvalitet. Tanken var att även utförandet skulle ingå i detta och att Jernhusen och Trafikverket skulle lämna över hanteringen av tjänsten till Samtrafiken. Detta genomfördes dock inte. Det finns olika orsaker till detta. Däremot används Samtrafikens boknings- och beställningstjänst.²¹⁶

²¹⁵ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, intervju 2013-04-08.

²¹⁶ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

Samtrafikens system för nationell beställning och samordning av ledsagning för resenärer med funktionsnedsättningar finns på webbplatsen Ledsagningsportalen. Samtrafiken ansvarar för detta it-baserade beställningsverktyg men har däremot inget ansvar för samordningen eller för upphandlingen och utförandet av själva ledsagningen. Samtrafikens bokningssystem använder trafikdata som rapporteras in till Samtrafiken och verifierar resebokningar mot ett biljettsystem. I det nationella ledsagningsystemet ingick i mars 2013 enbart tåg.²¹⁷

I EU-förordningen för tåg regleras tydligt att resenären bara ska behöva boka ledsagning vid ett tillfälle, vilket ställer krav på samordning. Detta krav finns däremot inte i EU-förordningen för buss. Bokning av Jernhusens ledsagning ska ske senast 24 timmar i förväg. För SL:s ledsagning räcker det om bokningen görs 30 minuter i förväg, i Skåne är det tre eller sex timmar som gäller. Förordningens krav är 48 timmar.²¹⁸

I uppföljningen har bl.a. SRF framfört att det är relativt enkelt att beställa ledsagning inom det nationella systemet för ledsagning inom tågtrafiken. Det fungerar bra, men ibland kan det vara telefonkö. Att beställa ledsagning från de bolag som inte ingår i det nationella systemet är däremot enligt SRF mycket rörigt. Där måste resenären kontakta flera olika aktörer. SRF menar att för den enskilda resenären är det svårt att sätta ihop en resa som sträcker sig över flera län. Regelverket ser lite olika ut för olika transportslag, och dessutom ser ledsagningen olika ut i de olika länen. Det ställer krav på att resenären har detaljkunskaper om hur systemet fungerar. För en resa som omfattar olika trafikslag kan olika ledsagningstjänster behöva kontaktas. SRF har i uppföljningen redovisat följande två exempel:²¹⁹

- Exempel 1: Från Stockholm till Blekinge med tåget. För ledsagning från tunnelbanan till rätt perrong på Stockholms Centralstation behöver SL:s ledsagning kontaktas. Därefter behöver SJ:s ledsagning kontaktas för tågbytet i Alvesta (ledsagning från tåget till mötesplatsen på stationen). Därefter behöver Länstrafiken i Kronoberg kontaktas för ledsagning i Alvesta från mötesplatsen på stationen till rätt perrong. Slutligen behöver Blekingetrafiken kontaktas för bokning av ledsagning från Karlskrona station till rätt buss för färd till slutdestinationen. Sammanlagt fyra ledsagningstjänster behöver därmed kontaktas.
- Exempel 2: Från Stockholm till Östersund med flyget. För ledsagning från tunnelbanan till Arlanda Express på Stockholms Centralstation behöver SL:s ledsagning kontaktas. Därefter behöver Swedavias ledsagning kontaktas för ledsagning från Arlanda Express till flygplanet och för ledsagning på flygplatsen i Östersund för vidare färd till slutdestinationen. Sammanlagt två ledsagningstjänster behöver kontaktas.

²¹⁷ www.samtrafiken.se/tjanster/ledsagningsportalen och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

²¹⁸ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

²¹⁹ SRF, intervju 2013-03-12.

SRF menar att det är mycket viktigt att ledsagningen fungerar mellan olika trafikföretag och att det blir en lösning på detta.²²⁰

Finansieringsmodell för ledsagningstjänsten

En avgift tas ut av tåg företaget för varje ledsagning. Trafikföretagen betalar sedan starten följande avgifter till Jernhusen för ledsagning:

- 495 kronor per ledsagning där allt ingår
- 95 kronor per ledsagning där allt utom den fysiska ledsagningen ingår.

Detta innebär att ledsagning finansieras olika inom flyg och tåg. För flyget är det tydligt angivet i EU-förordningen att en avgift kan tas ut. Denna avgift är invävd i den grundavgift som flygbolagen betalar till flygplatserna (se avsnitt 7.3). Jernhusen menar att denna finansieringslösning för flyget kom in naturligt i processen. När det gäller tåg nämns däremot inget om avgifter i EU-förordningen. I Sverige tas en avgift ut av tåg företaget för varje ledsagning, vilket enligt flera av de aktörer som har intervjuats innebär att det blir ett negativt incitament för tåg företagen. Jernhusens kunder – trafikföretagen – tycker att ledsagningen är alltför dyr och vill därför inte att Jernhusen gör reklam för den. Däremot informerar Jernhusen om att ledsagningen finns.²²¹ För ett trafikföretag som t.ex. säljer en biljett för 40 kronor blir det mycket dyrt att samtidigt tvingas betala 495 kronor för en ledsagning. Även Samtrafiken har i uppföljningen framfört att ledsagningen är dyr och att branschen har protesterat mot detta. Kostnaden räknas per ledsagning på varje station, vilket innebär att ledsagningskostnaden för t.ex. en enkel tågresor med ett byte blir 3 gånger 495 kronor. Trafikoperatörerna betalar denna kostnad för var och en av de resenärer som använder ledsagning. Upplägget innebär att resenärer med funktionsnedsättning pekats ut som dyra och att det därmed inte finns några incitament för trafikoperatörerna att försöka få fler resenärer med funktionsnedsättning. Först har trafikoperatörerna höga kostnader för att anpassa tågen och sedan tvingas de dessutom betala för ledsagning för passagerare med funktionsnedsättning. Detta innebär att tågoperatörerna motsätter sig all reklam för ledsagning, medan t.ex. Jernhusen gärna vill sprida kunskap om den ledsagning som erbjuds.

Samtrafiken menar att finansieringsmodellen är ett av huvudproblemen som gör att tillgängligheten inte utvecklas. Finansieringen av ledsagningen borde vara mer allmän och generell och inte knytas till enskilda resenärer. Samtrafiken har uppgett att Trafikverket inte vill ha samma finansieringsmodell som finns för ledsagning inom flygtrafiken. Jernhusen har diskuterat med Trafikverket om avgiften skulle kunna läggas in i stationsavgifter eller tågavgifter, men det skulle då bli svårt vad gäller bussarna. Trafikverket har i uppföljningen framfört att när det gäller frågan om ledsagning och möjligheten att lägga in kostnaden för den i banavgiften måste konstateras att banavgifter

²²⁰ Funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

²²¹ På www.stationsledsagning.se lämnas information om ledsagningen.

handlar om att nyttja spåret, inte om faciliteter på en station. Man har diskuterat stationsavgifter, men sådana finns enligt Trafikverket inte i dag eftersom en sådan åtgärd skulle skapa monopol där det i dag finns en fri marknad.²²²

Det finns inte någon lagstiftning som reglerar att trafikföretagen ska betala stationsavgift. Jernhusen uppger dock att trafikföretagen i praktiken betalar en stationsavgift, som beräknas efter hur ofta trafikföretaget använder stationen. De trafikföretag som trafikerar en station får betala stationsavgift till Svenska Reseterminaler AB.²²³ Summan av en stations hyreskostnader fördelas på trafikföretagen utifrån hur de trafikerar stationen enligt ett system med andelar, där t.ex. fjärrtåg får en större kostnad än regional- och lokaltåg. Jernhusen menar att kostnader för ledsagning skulle kunna vävas in i denna avgift, men ett problem är att alla trafikföretag inte är med i Jernhusens ledsagning och att bussar inte skulle fångas upp av ett sådant system. När det gäller avgifter menar Jernhusen dessutom att det är viktigt att tänka på konkurrensfrågor, t.ex. mellan svenska och utländska trafikföretag.

Ett annat problem som har uppmärksammats i uppföljningen är den organisatoriska konstruktionen: Stationsförvaltaren styr och upphandlar ledsagningstjänsten, medan trafikoperatörerna ska betala för ledsagningen. Detta har enligt Samtrafiken lett till protester från trafikoperatörerna som inte har inflytande över kostnaderna. Samtrafiken uppger att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och busstrafiken inte ingår i det nationella ledsagningssystemet på grund av de höga kostnaderna för den ledsagning som har upphandlats av Jernhusen, vilket Samtrafiken menar är ett problem.

Jernhusens ledsagningsverksamhet har hittills gått med förlust. Den årliga förlusten på ledsagningen har varierat mellan 1,3 och 1,9 miljoner kronor. Trafikverket och Jernhusen delar på förlusten. En anledning till detta är att Koll Framåt uppskattade att antalet ledsagningar skulle öka från 25 000 till 50 000 per år, men i verkligheten ligger antalet konstant runt 15 000 per år. Den upphandlade utföraren får dels en fast del, dels en rörlig del. Den fasta delen ska t.ex. täcka kundservice med fast bemanning. I upphandlingen av utförare utgick man från att de fasta kostnaderna skulle delas upp på 25 000–50 000 ledsagningar. Eftersom antalet ledsagningar inte har blivit så stort har årliga förluster uppstått. Nu har Jernhusen omförhandlat avtalet med Riksfärdtjänsten, vilket bl.a. betyder att Riksfärdtjänsten har sänkt sitt pris gentemot Jernhusen. Förhoppningen är nu att Jernhusen ska uppnå ett nollresultat eller en liten vinst.²²⁴

²²² Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och Trafikverket, intervju 2013-10-07.

²²³ Svenska Reseterminaler AB (SRAB) är ett dotterbolag till Jernhusen AB. SRAB ska tillhandahålla väntsalar till tåg och i viss mån buss. SRAB hyr väntsalar av Jernhusen och andra fastighetsägare. I hyran ingår värme, städning, bevakning och trygghet.

²²⁴ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

Ledsagningens utförande

Enligt Trafikanalys fungerar ledsagningen olika hos huvudmännen, och samarbetet är inte fullt utbyggt. Trafikanalys menar att det å ena sidan innebär att resenärer i viss mån kan få bättre service än förordningen kräver, t.ex. bokning av tjänsten närmare avresan och assistans mellan olika trafikslag som tåg och buss. Å andra sidan kan resenärer i strid med förordningen behöva boka ledsagning på mer än ett ställe, beroende på vilka delresor resan består av.

Trafikverket bedömer att verksamheten har fungerat väl eftersom antalet klagomål har varit begränsat. Av de 16 registrerade klagomålen under 2012 handlar 9 om felaktigt utförd ledsagning och 4 om att ledsagaren har uteblivit. Även Samtrafiken menar att utförandet av ledsagningen fungerar bra; rekamationer kommer in mycket sällan. Om något händer, t.ex. att en ledsagare inte dyker upp, så finns det ett nödnummer som är bemannat dygnet runt på Riksfärdtjänsten. Numret finns angivet både på bekräftelsen och på stolpar på mötesplatserna. I nödfall kan även viss ledsagning lämnas via telefon. Även Trafikverket konstaterar att det har kommit mycket få klagomål på ledsagningen. Trafikverket följer utvecklingen av klagomålen.

SJ uppger att i de fall som det kommer in klagomål kan dessa handla om bemötande eller problem kring ledsagningen. Detta kan delvis ha att göra med att ledsagningen bara räcker fram till tågdörren. Därefter är det personalen ombord som ska ta över. SJ uppger att detta ibland inte har fungerat. Det innebär dock problem om ledsagaren ska följa med in i tåget eftersom det kan resultera i att ledsagaren inte hinner kliva av innan tåget börjar rulla. Att ledsagaren bara får ledsaga fram till tågets dörr och inte får följa med in i tåget uppfattas av flera intervjuade som ett problem – inne på tåget förväntas tågpersonal möta upp. Detta leder till otrygghet.²²⁵

Det finns exempel på att ledsagare inte har dykt upp på mötesplatsen och att telefonnumret som man då ska ringa och som fanns på bekräftelsen var fel. I det aktuella fallet hade ledsagaren fått informationen att åka till en annan mötesplats. SRF Norrbotten menar att det finns indikationer om att ledsagningen fungerar sämre i norra Sverige. SRF i Östergötland anser inte att ledsagningen för fjärrtåg fungerar särskilt bra. Om resenären byter färdmedel får ledsagaren inte följa med fram till taxi eller buss. SRF framhåller vikten av att det finns en ”säkerhetslina” för resenären som gör att man inte blir stående på en station. Enligt SRF är servicen på tågen bra när man väl har kommit på, men det är vid anslutning till ett annat transportmedel som det fungerar sämre. För resor inom den egna kommunen ges inte någon ledsagning; där får man ta färdtjänst i stället. För närvarande får man betala dubbel taxa om man behöver sällskap i färdtjänsten, men det kommer att tas bort. Om man har

²²⁵ Trafikanalys, 2012a, Trafikverket, 2013b och intervju 2013-10-07, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, SJ, intervju 2013-05-20, och Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten, intervju 2013-04-08.

länsfärdtjänst följer chauffören med till nästa transportmedel och det fungerar bra.²²⁶

Samtrafiken har pekat på att det är ett problem att personalen på tågen ibland kan vara oförberedda när ledsagaren kommer till tåget med en resenär med funktionsnedsättning. Samtrafiken har ett uppdrag från SJ att genomföra utbildningar om bl.a. vad som förväntas av en tågmästare när en person med funktionsnedsättning ledsagas fram till tåget. Jernhusen har framfört att det är viktigt att ledsagningen är ordnad och att resenärerna kan lita på den. Tillfälliga lösningar av typen att en busschaufför hjälper till om han eller hon har tid är inte bra. Sådana lösningar skapar inte trygghet för resenärerna.²²⁷

Hantering av bagage

Hantering av bagage regleras inte i EU-förordningen för tåg. I Jernhusens ledsagning tillåts max två kolloi om sammanlagt högst 20 kg. SL däremot har hittills inte tillåtit bagage i sin ledsagning. I EU-förordningen om passagerares rättigheter vid busstransport finns däremot en tydlig reglering om att bagage ska bäras och packas på bussen i samband med ledsagning.²²⁸ Vissa regionala och lokala trafikföretag vill inte att bagage ska ingå i ledsagningen, men Jernhusen menar att det blir en tom tjänst om resenären inte får ta med sig bagage. Det är inte bra att det finns olika regler för bagage under olika delar av en resa.²²⁹

Problem vid tågförseningar

Om ett tåg med en passagerare är försenat väntar ledsagaren 30 minuter. Han eller hon ska kontakta sin central när det framgår att tåget är försenat. Centralen kontrollerar i Trafikverkets trafikdata hur lång förseningen väntas bli. Samtrafiken har pekat på att ett problem är att trafikdata ofta är kortsiktiga och att förseningar kan bli längre och längre. Riksfärdtjänsten debiterar tågföretaget för de minuter som ledsagaren måste vänta. Detta innebär att trafikstörningar leder till extra kostnader för tågföretagen. Under t.ex. vintrar med förseningsproblem blir därmed ledsagningskostnaderna högre för tågföretagen.²³⁰

Flera funktionshindersorganisationer har pekat på att problem kan uppstå vid förseningar. SRF menar att den enskilda resenären själv måste veta hur det fungerar. Ledsagare som är bokade via det nationella systemet ska få information om tågförseningar, men ibland fungerar inte detta. Ledsagare

²²⁶ SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

²²⁷ Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

²²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport.

²²⁹ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

²³⁰ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

som är bokade hos andra aktörer har inte den informationen och vet kanske inte med vilket tåg som resenären kommer.²³¹

5.6 Trafikinformation vid tågresor

Information om tillgängligheten på järnvägsstationer

I uppföljningen har Samtrafiken pekat på att man har en tjänst där information om tillgänglighet på järnvägsstationer samlas. Fram till den 1 januari 2014 redovisar Samtrafiken information om utvalda järnvägsstationer, liksom buss-, båt- och flygterminaler, på webbplatsen stationsinfo.se.²³² Webbplatsen stängs därefter och frågor om järnvägsstationen eller buss-, båt- och flygterminalen hänvisas i stället till respektive förvaltare. Till den information som har kunnat hämtas på webbplatsen hör bl.a. tillgänglighet med avseende på ledsagning, olika mått och hinder på stationen samt tillgång till handikapparkering, handikapptalett, sittplatser, hiss och teleslinga. När det gäller ledsagning har det på stationsinfo.se funnits information på stationsnivå om bl.a. möjlighet att beställa ledsagning i samband med köp av tågresan, om och var det finns en mötesplats för ledsagarservice, vem som är utförare av ledsagning samt kontaktuppgifter och öppettider för att beställa ledsagning.

Samtrafiken är inte dataägare utan förmedlar enbart insamlade data. För närvarande ingår 140 järnvägsstationer. Ett problem är att det är svårt och kostsamt att löpande uppdatera informationen. Exempelvis de kartor över stationerna som finns uppdateras inte. Samtrafiken menar att det därför borde läggas in i en föreskrift att trafikutövare ska redovisa data om stationerna till Samtrafiken, eller till en annan myndighet eller organisation eller motsvarande. Två av de viktigaste aktörerna är Trafikverket och Jernhusen. Dessa är dock inte knutna till Samtrafiken som t.ex. ägare. Bussterminaler ingår inte i stationsinfo.se, men viss information om busstrafiken har dock samlats där.²³³

Trafikinformation på järnvägsstationer

Trafikverket har ansvaret för trafikinformationen på järnvägsstationerna. Trafikverket har uppgett att en av verkets viktigaste utmaningar är att förbättra trafikinformationen, särskilt vid förseningar, hinder eller störningar. På större stationer finns s.k. dynamisk trafikinformation och digitala displayer. För personer med nedsatt syn finns det utrop om ankomst- och avgångstider och på enstaka stationer finns taktila kartor för att underlätta orientering i rummet. Under 2012 genomfördes en inventering av trafikinformationen på järnvägsstationer. Trafikverket har ett skyltprogram som har ambitionen att läsbarheten ska vara god. Vissa problem har dock rapporterats med läsbarhe-

²³¹ SRF, intervju 2013-03-12.

²³² Stationsinfo.se togs fram av Samtrafiken med finansiellt stöd från Banverket, Jernhusen, Rikstrafiken, Vägverket och Vinnova (tidigare KFB).

²³³ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

ten på t.ex. den stora tavlan med trafikinformation på Stockholms central, medan läsbarheten har rapporterats vara god på motsvarande tavla på Göteborgs central. Jernhusen eller andra fastighetsägare har ansvar för att sätta upp fast skyltning i sina fastigheter. Jernhusen sätter upp skyltar på stationerna utifrån Trafikverkets skyltprogram.²³⁴

Trafikinformation ombord på tåg

Trafikverkets inventering 2012 visade att det ombord på tågen ofta görs utrop men att det inte alltid finns visuell information, vilket skapar problem för personer med nedsatt hörsel. Från HRF har framförts att SJ 2000-tåg har displayer, men där fungerar ofta inte hörslingorna. Enligt HRF beror detta på att de inte underhålls och då slutar att fungera. Hörande märker inte när slingan inte fungerar. Det uppges ha varit svårt för HRF att få gehör för dessa frågor i olika samverkansgrupper.²³⁵

I samband med trafikutskottets studiebesök på Stockholms centralstation framhöll HRF att det främst är bristen att inte fullt ut kunna ta del av olika sorters trafikinformation som innebär problem för personer med nedsatt hörsel. Enligt HRF gäller detta både på stationer, terminaler och ombord på tåg liksom andra trafikslag. HRF betonade att det som sägs i högtalarna måste vara tydligt och distinkt men att det också behöver presenteras som textinformation. HRF menade samtidigt att det under de senaste åren har skett förbättringar när det gäller textad trafikinformation på såväl stationer som terminaler och hållplatser. Däremot är det fortfarande stora brister när det gäller textad trafikinformation ombord på de olika trafikslagen och detta gäller framför allt vid oförutsedda händelser i trafiken som t.ex. förseningar. HRF framhöll även att de olika operatörerna gärna kan samverka mer och bättre för att finna bra lösningar.

²³⁴ Trafikverket, 2012b och Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

²³⁵ Trafikverket, 2012b och HRF, intervju 2013-03-27.

6 Buss och spårvagn

I detta kapitel beskrivs olika hinder som uppmärksammats av bl.a. funktionshindervisorganisationerna när det gäller möjligheterna att resa med buss eller spårvagn. Vidare redovisas de åtgärder som vidtagits för att tillgänglighetsanpassa fordon, busshållplatser och bussterminaler samt de krav som ställts vid upphandling av busstrafik. Avslutningsvis beskrivs assistans och ledsagning samt trafikinformation vid bussresor.

6.1 Upplevda hinder inom buss och spårvagn

Ett viktigt transportmedel inom kollektivtrafiken är bussen. Enligt uppgift genomförs nästan varannan resa inom kollektivtrafiken med buss. Från funktionshindervisorganisationerna har framförts att det finns flera problem när det gäller busstrafiken. I uppföljningen har även ingått att studera spårvagnstrafiken, främst i Göteborg och Norrköping.

Exempel på hinder för passagerare som använder rullstol

Flera intervjuade har framfört att det känns osäkert att åka buss. Flera aktörer har i uppföljningen påpekat att långfärdsbussar är helt otillgängliga, medan det fungerar bättre med lokala bussar. På långfärdsbussar finns inga liftar, och bussbolagen vill inte avsätta utrymme ombord på bussarna för rullstolsplatser. Det är därmed omöjligt för personer som använder rullstol att åka långfärdsbussar eftersom fordonen inte är anpassade.

Även på lokala bussar kan det vara problem med att komma ombord om man använder rullstol, bl.a. på grund av problem med ramper och liftar. Brister i chaufförernas bemötande och stressen ombord på bussarna gör att många som använder rullstol inte åker buss. Det krävs ofta hjälp av någon för att komma ombord även på låggolvsbussar. Det kan vara svårt att få busschaufförens uppmärksamhet och det finns också exempel på chaufförer som t.ex. hänvisar resenärer som använder rullstol till färdtjänst i stället för att hjälpa dem ombord på bussen.

Flera har pekat på att chaufförernas körstil är viktig. För någon som har ont är det besvärligt om det inte går att sitta still under körning. Vidare anges att hårda inbromsningar gör att rullstolen kan glida över golvet trots att bromsen är på. I dessa fall kan resenären vara tvungen att ställa sin rullstol på snedden för att motverka den typen av ofrivilliga förflyttningar.²³⁶

²³⁶ DHR, intervju 2013-03-15, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, DHR i Norrbotten, intervju 2013-04-09, och funktionshindervisorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

Bild 7 Plats för rullstol i stadsbuss

Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

I uppföljningen har det framförts exempel på situationer när chauffören inte släppte ombord en person som använder rullstol och sade att han inte fick gå ut och hjälpa till. I det aktuella fallet erbjöd sig en medpassagerare att hjälpa till, men personen med rullstol fick ändå inte följa med. Busschaufförernas bemötande varierar och en del chaufförer kan vara besvärliga. När man använder rullstol fungerar det bra att åka buss varje dag i den invanda miljön i den egna hemstaden. En av de intervjuade menar att då man åker till en annan plats så upplever man att förarnas bemötande är ett problem och allt upplevs som mer stressigt. När man använder rullstol känner man att man stoppar upp trafiken.

När det gäller spårvagnstrafik har det framkommit olika typer av problem för personer som använder rullstol, framför allt att ramperna ofta inte fungerar och inte åker ut då man trycker på knappen. Det har framförts att man som rullstolsburen ofta känner sig otrygg och blir beroende av andra. En av de intervjuade menar att spårvagnsförare aldrig kommer ut och hjälper till och det har även framkommit exempel på att förare har behandlat resenärer i rullstol illa.²³⁷

Även när det gäller tunnelbanetrafik finns olika problem. En av de anmälningar som kom in till Diskrimineringsombudsmannen 2009 tar upp problem med att det finns tunnelbaneperronger som saknar markeringar och som därmed inte är säkra för resenärer med gravt nedsatt syn. Resenären konstaterar i sin anmälan att varje tunnelbaneresor innebär livsfara och att denne vid två tillfällen ramlat ned på tunnelbanespåren, med bestående skador som följd.²³⁸

²³⁷ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17 och Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18.

²³⁸ Diskrimineringsombudsmannen, e-brev 2013-06-14.

Exempel på hinder för passagerare med nedsatt hörsel

Den som har nedsatt hörsel behöver textad trafikinformation om nästa hållplats. På bussar som har sådan information finns dock oftast ingen annan information på displayerna. I uppföljningen har framförts bedömningen att läget generellt är bättre i större städer och sämre på landsbygden. Det har även påtalats att det kan vara besvärligt med ljuden från acceleration och inbromsningar.²³⁹

Exempel på hinder för passagerare med nedsatt syn

I uppföljningen har det pekats på olika problem som resenärer med nedsatt syn kan råka ut för. Det kan handla om att det inte görs några utrop på busstationen om förändrade avgångsplatser; i stället måste man fråga medpassagerare vad som har hänt. När det gäller information ombord på bussen görs inte alltid hållplatsutrop. Det finns ofta inte heller information om t.ex. hur toaletten fungerar. Ofta finns bara s.k. touchknappar och ingen taktill information, t.ex. att stoppknapparna inte är taktila. En person som intervjuades i Norrbotten beskriver situationen på följande sätt:

Det finns chaufförer som är mycket duktiga och serviceinriktade, men det finns också andra som inte är det och t.ex. inte känner till vad det innebär när det kommer en passagerare med en vit käpp. Det är ingen självklarhet att resenärerna får hjälp med bagage etc.²⁴⁰

När det gäller information på webben inför en resa är den viktig och en del av hela resan. Flera webbplatser är inte anpassade, och hjälpmedlen fungerar inte alltid när man vill läsa en webbsida. När det gäller vägen till busshållplatser på vintern uppstår t.ex. problem med snöröjningen, vilket gör det svårt att ta sig fram.

6.2 Regelverk

Det finns EU-gemensamma regler om bl.a. godkännande och tekniska krav på fordon. I ett ramdirektiv fastställs en harmoniserad ram som innehåller administrativa bestämmelser och allmänna tekniska krav för godkännande av nya fordon. Bestämmelserna i ramdirektivet är gällande i Sverige genom att de införts i bl.a. fordonslagen. Ramdirektivet anger de tekniska krav som ska vara uppfyllda vid godkännande av fordon. Tekniska krav och provmetoder för verifiering av kraven finns i EG-förordningar, EG-direktiv och ECE-reglementen.²⁴¹

²³⁹ HRF, intervju 2013-03-27 och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

²⁴⁰ SRF i Norrbotten, intervju 2013-04-09.

²⁴¹ Det europeiska utvecklingsarbetet rörande tekniska krav på fordon sker inom det arbete som bedrivs av FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE). På sikt kommer ECE-reglementen att ersätta EG-direktiv.

För bussar finns ett särskilt direktiv, bussdirektivet, som anger krav på bussars kaross och inredning.²⁴² Bussdirektivet anger att bussar byggda för stads trafik ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Medlemsländerna får själva bestämma om tillgänglighet i andra typer av bussar. Bussdirektivet innehåller detaljerade tekniska krav för teknisk utrustning som underlättar tillgänglighet för passagerare med nedsatt rörlighet.

Boverkets regelverk²⁴³ gäller vid utformning och ombyggnation av bussterminaler, busstationer och resecentrum. Trafikverket har tillsammans med SKL tagit fram regler för vägars och gators utformning (VGU). VGU är föremål för återkommande revidering. Reglerna är obligatoriska att användas inom Trafikverket. För kommunerna är VGU ett frivilligt och rådgivande dokument. Reglerna syftar till att på ett tydligare sätt beskriva den färdiga väg- eller gatanläggningens egenskaper. I VGU finns även riktlinjer för utformning och utrustning av busshållplatser.

6.3 Upphandling av busstrafik

Buss 2010

När det gäller linjer som omfattas av den allmänna trafikplikten upphandlas trafiken av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I upphandlingen kan krav på tillgänglighet ställas, t.ex. utifrån Buss 2010, som är ett branschgemensamt upphandlingsdokument med krav på bussar som Bussbranschens Riksförbund (BR) och Svensk Kollektivtrafik har tagit fram. Bussarnas utformning styrs av upphandlingskraven. Det handlar om krav på taktila knappar, automatiska utrop, ramper, nigning och handikapplatser.²⁴⁴

Buss 2010 beskriver de funktionskrav som går utöver gällande lagstiftning och som aktörerna i branschen gemensamt har enats om är av intresse för resenären. En uttryckt målsättning med Buss 2010 är att den ska utgöra standard vid upphandlingar av busstrafik i Sverige. BR och Svensk Kollektivtrafik rekommenderar att beställare av busstrafik använder Buss 2010 i dess helhet. Enligt branschkraven ska all information i bussarna vara anpassad för personer med nedsatt syn eller hörsel.²⁴⁵

Buss 2010 innehåller gemensamma rekommendationer vad gäller funktionskrav på bussar utifrån ett resenärsperspektiv. Målet med rekommendationerna är att de ska fungera både som avtalsbilaga i en trafikupphandling och som kravspecifikation för det företag som ska köpa en buss. Ett syfte är

²⁴² Ett ECE-reglemente kan användas i stället för bussdirektivet. År 2014 kommer detta ECE-reglemente att ersätta bussdirektivet som då upphör att gälla. Bestämmelserna i EG-direktiv och ECE-reglementen är gällande i Sverige genom att de införts i Transportstyrelsens föreskrifter.

²⁴³ BBR, HIN 1 och ALM 1.

²⁴⁴ Samtrafiken, intervju 2013-03-25 och Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

²⁴⁵ BR, intervju 2013-05-08.

också att driva fordonsutvecklingen framåt. I rekommendationerna anges bl.a. att alla nya bussar, oavsett klass, ska kunna ta ombord en person med rullstol.

Från Svensk Kollektivtrafik och BR framförs att det är uppenbart att de funktionskrav som branschen ställer på fordonen måste utgå från resenärens behov och att det är viktigt att de krav som ställs på trygga, säkra, komfortabla och enkla fordon omfattar resenärer med funktionsnedsättning. Av branschens egna rekommendationer vad gäller funktionskrav på bussar betonas att god tillgänglighet före, under och efter resan underlättar inte enbart för personer med funktionsnedsättning utan för alla resenärer.²⁴⁶

Följande är exempel på krav som ställs i branschens rekommendationer:

- I låggolvsbussar ska bussens golvkonstruktion göra det möjligt för rullstolsresenärer att med rullstol²⁴⁷ ta sig ombord genom såväl bussens framdörr som mittdörr samt därifrån själv kunna förflytta sig till angiven rullstolsplats och därefter kunna ta sig ur bussen vid mittdörren.
- Bussar ska uppfylla bussdirektivets krav på rullstolsplats.
- Det ska finnas fyra reserverade sittplatser för passagerare med nedsatt rörelseförmåga.
- Alla trappsteg vid in- och utgång samt inne i bussen ska vara tydligt kontrastmarkerade.
- Information ska anpassas efter olika resenärgruppers behov och all information ska vara audiovisuell.
- Bussar ska vara utrustade med system för automatisk resenärsinformation, t.ex. hållplatsutrop; systemet ska medge god hörbarhet och läsbarhet.
- Samtliga linje- och destinationsskyltar ska vara programmeringsbara och ha god läsbarhet.
- Det ska finnas en utvändigt högtalare placerad vid ingångsdörren som medger utrop av linjenummer, destination och andra meddelanden; högtalarsystemet ska medge god hörbarhet för resenären.

I en bilaga till rekommendationerna fördjupas beskrivningen av vissa funktionskrav. Där framförs bl.a. att minsta möjliga avstånd i både höjd- och sidled mellan hållplats och fordonsgolv ska eftersträvas. En ramp som överbygger avståndet mellan passagerarutrymmets golv och marken eller trottoaren bör finnas på alla bussar i låggolvsutförande. Ur resenärens synvinkel är det viktigt att bussens inredning är utformad för att underlätta förflyttningar i bussen. Det bör alltid finnas tillräckligt med hållstöd i bussen som minimerar risken att falla omkull under färd. Hållstöd bör finnas i direkt anslutning till dörrar för att underlätta på- och avstigning.

Bussens inredning bör ha god kontrast för att underlätta förflyttning för resenärer med nedsatt syn, t.ex. att stolar kontrasterar mot både golv och väggar. Klädsel och ytmaterial ska väljas som är lätta att rengöra och som i så

²⁴⁶ Svensk Kollektivtrafik och BR, 2010.

²⁴⁷ Rullstolsmått framgår av bussdirektivet.

liten utsträckning som möjligt ansamlar partiklar, djurhår m.m. Nivåskillnader i fordonet ska inte förekomma på sådant sätt att möjligheten att använda fordonet minskas väsentligt för personer med funktionsnedsättning.

Buss 2010 togs fram av en partssammansatt grupp med fyra företrädare för beställarsidan och fyra från bussbranschen. I samband med diskussionerna inför Buss 2010 togs frågan om vad tillgänglighet är upp. Branschen har även kommit fram till att man inte vill gå alltför långt utöver bussdirektivet. Enligt BR är det viktigt att allt samarbete utgår från vad som är bra för resenärerna.²⁴⁸

Upphandling av busstrafik

Från bussbranschen har framförts att det kan vara ett stort problem att det ställs olika krav i olika regioner och att det blir besvärligt när det kommer detaljkrav utöver Buss 2010. För ett bussföretag med verksamhet i olika län kan det bli kostsamt att flytta en buss från ett län till ett annat om kraven ser olika ut i länen. Detta är ett stort dilemma, och samhällsekonomiskt blir det dyrt med olika krav i olika delar av landet. Vissa beställare väljer att gå före eller gå utöver kraven i Buss 2010 och det blir kostsamt. Exempelvis blir det besvärligt om ett bussföretag ska skicka bussar mellan olika anbudsområden. BR menar att det är viktigt att tänka efter innan man lägger till nya detaljkrav. Detaljkrav kan skapa oligopol och om alltför många krav ställs kan konkurrensen hindras. Detta är dock inte specifikt ett stort problem när det kommer till tillgänglighet. BR framhåller också att långtgående detaljkrav kan innebära att man hamnar i en teknisk återvändsgränd, vilket kan vara kostnadsdrivande.

Enligt BR är det inga problem med regelverket, men kanske kunde Sverige bli bättre på att följa de internationella reglerna och ställa mindre egna nationella krav. Därigenom skulle man också öppna för fler att kunna komma in och konkurrera på bussmarknaden. BR konstaterar att det är bra med generella lösningar som gäller i hela Europa då detta öppnar för fler tillverkare att konkurrera. Särkrav fördyrar bussarna.²⁴⁹

Samtrafiken menar att Buss 2010 följs till viss del men att det borde vara mer av nationella standarder. Ett aktuellt exempel är ett län som i en upphandling vill gå utöver de krav som ställs i Buss 2010 (krav på hörslina) och då protesterar bussföretag som ska lämna in anbud.²⁵⁰

Funktionshindersorganisationerna har framfört att det är viktigt att ställa krav på tillgänglighet i upphandlingar av trafik. SRF Norrbotten konstaterar att i Buss 2010 finns många krav formulerade som optioner, vilket gör att upphandlaren kan avstå från att ställa vissa tillgänglighetskrav. Det är viktigt att vara en god beställare och att det blir tydligt för politikerna om det är ekonomin eller tillgängligheten som ska vara styrande. I svenska funktions-

²⁴⁸ BR, intervju 2013-05-08.

²⁴⁹ Ibid.

²⁵⁰ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

hindersrörelsens alternativrapport till FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning framförs att vid upphandlingen av transporter måste krav alltid ställas på tillgängliga och användbara transportmedel som fungerar året om. Handikappförbunden har framfört att det är helt oacceptabelt att företag inom transportsektorn köper in nya transportmedel som inte kan användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Handikappförbunden menar att företag agerar i strid med såväl svensk lag som EU:s förordning.²⁵¹

Exempel från Norrbotten

Huvudmännen upphandlar trafiken i Norrbotten som drivs av olika bussföretag. Det enda området som inte är upphandlat är Luleå, där kommunägda Luleå Lokaltrafik driver trafiken. I upphandlingarna ställs krav på fordonens tillgänglighet. I huvudsak har tillgänglighetskrav ställts på alla linjer som har upphandlats.

Bussföretagen är skeptiska till upphandlingskraven, men BR upplever inte att kraven utestänger några bussföretag från att delta i upphandlingarna. Det är viktigt att myndigheterna är lyhörda och att man nyttjar den kompetens som finns i länet.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län betonar att det är viktigt att lyssna på branschen i upphandlingar. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken följer Buss 2010, men ställer även egna speciella krav. Man vill gärna följa Buss 2010 eftersom det är bussbranschens egna krav. Buss 2010 är en bra standard och upphandlingarna bör inte styras mer än så.²⁵²

Exempel från Västra Götaland

Tillgänglighetsfrågan finns med i alla upphandlingar. Västtrafik utgår från Buss 2010 i sitt arbete med upphandlingar. När det gäller spårvagnstrafiken i Göteborg är stadens trafikkontor uppdragsgivare och det finns ett avtal mellan trafikkontoret och Göteborgs Spårvägar. Det är trafikkontoret som äger spårvagnarna och som tillsammans med Västtrafik har utformat åtgärder för att öka tillgängligheten. Förhållandet mellan trafikkontoret och Västtrafik är oklart för Göteborgs Spårvägar vad det gäller tillgänglighetsanpassning.²⁵³

När det gäller busstrafiken i Göteborg är den upphandlad av Västtrafik. Bussarnas utformning styrs därmed av de krav som ställs i upphandlingen. Kraven är främst inriktade på de behov som personer med nedsatt rörelseförmåga och/eller nedsatt syn har. Västtrafik utgår från Buss 2010 i sin upphand-

²⁵¹ SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, Svenska funktionshindersrörelsens alternativrapport till FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning och Handikappförbunden, 2011.

²⁵² Centrala Buss och BR Norrbotten, intervju 2013-04-08, och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län, intervju 2013-04-08.

²⁵³ Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18, och Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

ling men har lagt till en del extra krav. Ett problem med att olika regionala kollektivtrafikmyndigheter ställer olika krav är att fordonen i Sverige därmed kan komma att se olika ut i olika län. De olika kraven upplevs inte utestänga någon anbudsgivare eftersom fordonslagen²⁵⁴ och EU-direktiven utgör grunden för alla busstillverkare. Däremot kan det vara svårare att uppnå de miljökrav som ställs i upphandlingar. Västtrafik har inte gått utöver Buss 2010 när det gäller tillgänglighet, men det är möjligt att företaget har gjort det på andra områden.²⁵⁵

6.4 Bussar och spårvagnar

Läget för bussar och spårvagnar

När det gäller tillgänglighetsanpassade bussar som är utrustade med låggolv, ramp eller lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop uppgick andelen i augusti 2013 till ca 66 procent. Trafikverket menar att situationen förbättras något för varje år sedan uppföljningen inleddes 2005 men inte i tillräcklig takt. En faktor som har bidragit till en förbättrad situation är EU:s bussdirektiv från 2001. När det gäller tillgänglighetsanpassade spårvagnar som är utrustade med både låggolv, ramp eller lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop uppgick andelen i augusti 2013 till ca 54 procent.²⁵⁶

Tabell 6 Andelen bussar och spårvagnar med olika typer av tillgänglighetsanpassning

| | Låggolv (%) | Ramp/lift (%) | Rullstolsplats (%) | Audiovisuellt utrop (%) |
|--------------------|-------------|---------------|--------------------|-------------------------|
| Andelen bussar | 74,7 | 88,3 | 90,0 | 71,4 |
| Andelen spårvagnar | 58,1 | 56,7 | 58,1 | 58,1 |

Källa: Databasen Frida, 2013-11-05.

Statistiken visar på stora skillnader mellan länen (se tabell nedan och bilaga 4). De stora skillnaderna kan delvis förklaras av att t.ex. automatiskt hållplatsutrop har valts bort i en del län.²⁵⁷

²⁵⁴ Fordonslagen (2002:574).

²⁵⁵ Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18, och BR, intervju 2013-05-08.

²⁵⁶ Trafikverket, 2012b och databasen Frida, 2013-11-05.

²⁵⁷ Handisam, intervju 2013-03-06.

Tabell 7 Tillgänglighetsanpassade* fordon, andel per län (procent)

| Län | Buss | Spårvagn |
|-----------------|------|----------|
| Blekinge | 82,8 | – |
| Dalarna | 68,4 | – |
| Gotland | 75,7 | – |
| Gävleborg | 92,3 | – |
| Halland | 48,1 | – |
| Jämtland | 25,1 | – |
| Jönköping | 78,0 | – |
| Kalmar | 59,4 | – |
| Kronoberg | 56,4 | – |
| Norrbottn | 16,0 | – |
| Skåne | 86,8 | – |
| Stockholm | 97,0 | – |
| Södermanland | 35,7 | – |
| Uppsala | 83,6 | – |
| Värmland | 24,1 | – |
| Västerbotten | 14,7 | – |
| Västernorrland | 21,8 | – |
| Västmanland | 83,9 | – |
| Västra Götaland | 81,8 | 53,0 |
| Örebro | 32,0 | – |
| Östergötland | 30,3 | 100,0 |
| Hela riket | 69,1 | 56,7 |

Källa: Databasen Frida, 2013-11-05.

* = Tillgänglighetsanpassade fordon är utrustade med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop.

Från bussbranschen har framförts att stadsbussar *ska* vara handikappanpassade och kunna ta emot rullstolar, medan det för andra bussar anges att de *bör* vara anpassade. Förnyelse av handikappanpassningar görs i samband med upphandling av nya bussar. På långfärdsbussarna tar man inte ombord rullstolar. Som exempel anges att ett bussbolag tydligt har uttalat att företaget inte har för avsikt att ta bort fyra platser i varje buss för att kunna göra en rullstolsplats. Flera aktörer har konstaterat att det inte finns några krav på rullstolsplatser på långfärdsbussar, även om det praktiskt skulle gå att åtgärda.²⁵⁸

Antal resenärer med funktionsnedsättning

Några av de trafikföretag som har ingått i uppföljningen har framfört att antalet passagerare med någon form av synlig funktionsnedsättning ofta upplevs vara lågt. I Norrbotten menar företrädare för bussföretagen att det är mycket ovanligt med resenärer med funktionsnedsättning i Norrbottens kollektivtra-

²⁵⁸ BR, intervju 2013-05-08, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

fik, särskilt på landsbygden där man i stället åker bil. Därför är branschen skeptisk till kraven på att allt ska vara tillgängligt. I stadstrafiken i Luleå uppges att det endast är några få personer med rullstol som regelbundet åker buss.²⁵⁹

Från BR har framförts att det i norra Sverige ibland uppfattas som besvärligt att göra tillgänglighetsanpassningar i bussarna då det är få som använder buss. Enligt BR är det viktigt att först veta vilken individnytta som olika åtgärder ger. En del bussföretag kan uppleva det som onödigt att först investera stora belopp och sedan konstatera att ingen använder det som man har investerat i. Tillgänglighetskrav upplevs vara kostnadsdrivande och bussföretagen menar att det är mycket ovanligt med resenärer med funktionsnedsättning. Branschen funderar över varför man ska satsa stora resurser på passagerare som inte åker med bussarna.²⁶⁰

Göteborgs Spårvägar upplever inte heller att det är så många personer med funktionsnedsättning som åker buss, men det saknas dock statistik för detta. På spårvagnarna har man tidvis försökt följa upp hur ofta som ramperna används men statistiken bedöms inte vara tillförlitlig. Göteborgs Spårvägar uppskattar antalet rullstolspassagerare till ca 30 personer per dag, men det kan en del dagar öka upp till 60 personer. Sammanlagt per år beräknas spårvagnarna ha 11 000 passagerare med rullstol.²⁶¹

Låggolvsbussar

I Norrbottens län har man satsat på att införa låggolvsbussar. Bussbranschen menar att tillgängligheten på bussarna i Norrbotten är god för resenärer med nedsatt rörelseförmåga. Låggolvsbussar har upphandlats i stadstrafiken i Luleå, Piteå och Boden, men inte i landsortstrafiken. Enligt uppgift finns det redan låggolvsbussar på sträckan Boden–Luleå och sådana ska införas på sträckan Piteå–Luleå. Luleå Lokaltrafik köper numera endast låggolvsbussar. I stadstrafiken körs därmed huvudsakligen låggolvsbussar – den sista högentrébussen har tagits ur bruk, med undantag för fem bussar som inte har gått så långt och huvudsakligen används för gymnasieelever. Luleå Lokaltrafik betonar att lågt insteg är bra för alla resenärer; inte minst med tanke på att antalet rullatorer på stadsbussarna har ökat mycket de senaste åren. Länstrafiken i Norrbotten menar att det är viktigt att det finns utrymme för bussgodis på landsvägsbussarna. Detta är en svårighet när det gäller att gå över till låggolvsbussar i landsvägstrafik. Regionala kollektivtrafikmyndigheten menar att hela bussen inte behöver vara tillgänglig för resenärer med nedsatt rörelseförmåga. BR i Norrbotten menar att det inte är bra att ställa krav på låggolvsbussar i landsbygdstrafik eftersom sådana bussar inte fungerar lika bra på landsväg på grund av stötar etc. Att köra med låggolvsbussar på landsväg är

²⁵⁹ Centrala Buss, BR Norrbotten, Luleå Lokaltrafik och Norrbottens läns landsting, intervjuer 2013-04-08.

²⁶⁰ BR, intervju 2013-05-08, Centrala Buss och BR Norrbotten, intervju 2013-04-08.

²⁶¹ Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

svårare (inte minst vid halka) och kan upplevas som negativt av andra passagerare.²⁶²

Stadsbussarna i Göteborg har numera låggolv över hela bussen (tidigare endast lågentré). Ett problem är att låggolvsbussarna förutsätter ett bra vägunderhåll på grund av sämre fjädring. Bekvämligheten uppges minska med vibrationer och skakningar, och förarnas arbetsmiljö blir därmed ett problem. Det pågår ett arbetsmiljöprojekt för att mäta vibrationerna. I intervjuer har framkommit att detta ses som en baksida av tillgänglighetsarbetet. Expressbussarna som kör på landsbygden har låggolv i halva bussen och höggolv i andra halvan, vilket uppges ge bättre bekvämlighet. Göteborgs Spårvägar menar att anpassningskraven kan gå för långt. Som exempel nämns kraven på låggolvsbussar och dess negativa inverkan på förarnas arbetsmiljö. Bolaget framför att lågentrébuss borde vara tillräckligt. Underhållskostnaderna för bussar och spårvagnar av låggolvstyp är högre, vilket uppges verka kostnadsdrivande på kollektivtrafiken. Äldre bussar i Göteborg har tillgängliggjorts genom bl.a. Kollaprojektet. Nu finns dock nästan inga gamla bussar kvar i Göteborg. Nya bussar byggs enligt EU-direktiven. När en ny buss ska köpas in så bifogas Västtrafiks kravspecifikation. Gamla bussar säljs till utlandet, bl.a. Östeuropa.²⁶³

Från Östgötatrafiken pekar man på att deras kostnad för tillgänglighetsanpassning har varit utbyte av bussar som i dag är låggolvsbussar. Även landsbygdsbussarna som används i länet är ofta av låggolvstyp (ca 90 procent). Det kan dock noteras att låggolvsbussarna kan ta något färre passagerare. När man satsat på låggolvsbussar handlar det också om att detta är något som underlättar för alla vid på- och avstigning. Nästan alla bussar har låggolv eller är lågentréfordon.²⁶⁴

BR menar att det är mycket kostsamt med hellåggolvsbussar och det går nästan inte att få tag på dessa. Det finns antagligen inte mer än två tillverkare av hellåggolvsbussar. BR menar att man från beställarsidan inte förstår detta. I vissa regioner tolkar beställarsidan tillgänglighet för buss som att det ska vara låggolv. BR menar att det allmänt är bättre bekvämlighet på normalgolvsbuss, t.ex. är ljudnivån lägre än på låggolvsbussar. Många passagerare vill inte åka längre sträckor med låggolvsbussar. Vanligtvis körs låggolvsbussar i städer och förorter där det handlar om korta sträckor.²⁶⁵

Ramper och liftar

I uppföljningen har flera exempel framkommit på hur ramper och liftar kan användas för att ta ombord passagerare i rullstol. I exempelvis Västra Göta-

²⁶² Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, intervjuer 2013-04-08 och 2013-04-09, Luleå Lokaltrafik, intervju 2013-04-08, Centrala Buss och BR Norrbotten, intervju 2013-04-08.

²⁶³ Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

²⁶⁴ Östgötatrafiken, intervju 2013-05-23.

²⁶⁵ BR, intervju 2013-05-08.

land har andelen bussar med ramp eller lift ökat från 15 procent 2002 till 98 procent 2013.²⁶⁶

Bild 8 Ingång till buss utrustad med lift för ombordstigning med rullstol



Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

I Göteborg finns manuella ramper ombord på bussarna som fälls ut av föraren. Det finns en knapp på utsidan av bussen där passagerare trycker när de vill använda rampen. Chauffören måste alltid lämna sin förarplats om assistans behövs, t.ex. komma för att fälla ut rampen och för att sätta fast en rullstol. Göteborgs Spårvägar konstaterar att det finns tekniska problem kring ramper och liftar. Ramperna är av aluminium och kontrolleras enligt uppgift varje natt. Bolaget menar att även vägsalt och fukt går hårt åt gångjärnen. Ett problem är att ramperna kan låsa sig och då kommer bussen inte i gång.²⁶⁷

Bild 9 Ramp på spårvagn



Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

²⁶⁶ Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18. Andelen bussar som har rullstolsplats är 99 %, och 80 % av bussarna har audiovisuellt utrop. Detta innebär att 80 % av bussarna kan klassas som tillgänglighetsanpassade (enligt Frida). Vidare kan nämnas att 83 % av bussarna har låggolv. Andelen bussar med audiovisuellt utrop kommer snart att öka genom insatser som är på gång i Skaraborg och Vänersborg.

²⁶⁷ Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

I uppföljningen har flera exempel på problem med ramper och liftar redovisats. Flera intervjuade har redovisat exempel på bussar som har ramper eller liftar men där chaufförer ibland inte vill eller kan fälla ut dem. Om en rullstol har handtag kan chauffören lyfta ombord rullstolen utan att rampen behöver fällas ned. En av de intervjuade beskriver att liften inte fungerade vid senaste försöket och att busschauffören var tvungen att bära in den intervjuade passageraren i hennes rullstol. DHR menar att det vore naturligt om personer med nedsatt rörelseförmåga fick gå ombord först, som på flyget. DHR betonar att man ska kunna komma ombord på egen hand och att man inte ska behöva be andra om hjälp för att kunna utföra resan.²⁶⁸

Rullstolar på buss

Det finns olika regelverk som ibland kan gå på tvärs mot varandra. Ett exempel som nämns handlar om hjälpmedel, där kraven från läkemedelssidan inte möter kraven från trafiksidan: Hjälpmedelscentralen förskriver rullstolar som är för stora för att ta ombord på bussar. I uppföljningen har bl.a. bussbranschen i Norrbotten konstaterat att permobiler inte går att ta ombord på bussarna eftersom det inte finns utrymme. Rullstolsutrymmen är anpassade till rullstolar, inte permobiler. Om rullstolen väger mer än 250 kg får den inte åka med. Enligt DHR i Östergötland kan det innebära problem att få ta ombord elstolar eftersom de är tunga. Elmopederna (trehjulingar) får inte åka med alls eftersom det finns säkerhetsaspekter i förhållande till övriga passagerare. Det framförs att den som säljer elmopeder borde upplysa köparen om att de inte får tas med i kollektivtrafiken. Östgötatrafiken lyfter också fram att det kan bli ett arbetsmiljöproblem för förarna om de tvingas diskutera detta med passagerare.²⁶⁹

Det har även diskuterats om elektriska rullstolar och permobiler ska få åka med på bussarna på grund av att de drivs av batterier. I Västra Götaland har det redovisats exempel på busschaufförer som inte vill ta ombord elektriska rullstolar med batterier. Detta uppges nu vara åtgärdat genom utbildning och information till förarna. Flera menar att det behövs mer information om möjligheten att ta med rullstolen i kollektivtrafiken vid utprovningen av rullstolen.²⁷⁰

Bussbranschen har uppgett att det finns en begränsning som innebär att passagerare och rullstol tillsammans inte får väga mer än 300 kg. Från bussbranschen framförs att det inte finns några restriktioner mot att ta ombord batteridrivna rullstolar på grund av batterierna. Däremot finns svårigheter att ta ombord trehjulinga mopeder eftersom de är instabila och kan utgöra en säkerhetsrisk för andra passagerare. Från bl.a. Västtrafik har framförts att det

²⁶⁸ Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18, DHR i Norrbotten, intervju 2013-04-09 och DHR, intervju 2013-03-15.

²⁶⁹ Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18, Centrala Buss och BR Norrbotten, intervju 2013-04-08, Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18 och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

²⁷⁰ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

är viktigt att regelsystemen möts. Utifrån det arbete som påbörjades i Västra Götaland i samband med samarbetsprojektet finns det en grupp under ledning av Svensk Kollektivtrafik där Hjälpmedelsinstitutet ingår som behandlar rullstolsfrågan.²⁷¹

Hjälpmedelsinstitutet gav 2008 ut en informationsbroschyr. I broschyren ingår ett avsnitt som tar upp sådant som kan vara bra att tänka på inför resor med rullstol på buss, tåg eller flyg. Samma år började även rapporten Rullstolar i kollektivtrafiken – Individ- och samhällsperspektiv att ges ut och den har därefter reviderats vid några tillfällen. Den kunde laddas ned från Hjälpmedelsinstitutets webbplats fram till maj 2013 men har därefter tagits bort. Anledningen till detta är att delar av innehållet åter behöver revideras. Enligt uppgift från Hjälpmedelsinstitutet planerar man att ta fram en ny uppdaterad broschyr men arbetet har ännu inte kommit i gång. Med anledning av en kommande förändring av myndighetsorganisationen inom området kommer den uppdaterade broschyren inte att tas fram av Hjälpmedelsinstitutet.²⁷²

Rullstolsplatser på buss och spårvagn

Funktionshindersorganisationerna har deltagit i arbetet med att ta fram riktlinjer kring hur rullstolar ska spännas fast i kollektivtrafiken. Det finns olika regler beroende på om det är en buss i stads- eller landsvägstrafik. Samtidigt upplevs det som oklart varför en lätt rullstol måste spännas fast men inte en barnvagn, rullator eller en resväska med hjul. Luleå Lokaltrafik uppger att det på 35 av 57 stadsbussar i Luleå finns en s.k. ryggplatta som gör det möjligt att spänna fast en rullstol. På nya bussar som köps in finns det alltid ryggplatta. På en del gamla bussar har ryggplatta eftermonterats.²⁷³

År 2014 kommer ett nytt bussdirektiv från EU där det tydliggörs hur en rullstolsplats ska se ut. Från bl.a. Västrafik har framförts att det är viktigt med enhetlighet. För trafikföretag som kör buss i hela landet är det viktigt att kraven ser lika ut i Sveriges olika län. EU-förordningen om passagerares rättigheter är ganska ny för bussar. Här görs det undantag för t.ex. rullstolsplatser om det inte är fysiskt möjligt att ha sådana ombord.²⁷⁴

²⁷¹ BR, intervju 2013-05-08 och Västrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

²⁷² Hjälpmedelsinstitutet, informationsbroschyr 2008 och Hjälpmedelsinstitutet, telefonsamtal 2013-09-27.

²⁷³ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, och Luleå Lokaltrafik, intervju 2013-04-08.

²⁷⁴ Västrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18, och DHR, intervju 2013-03-15.

Bild 10 Rullstolsplats på buss

Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

Audiovisuella utrop

I Norrbotten finns elektroniska utrop i stadstrafiken i Luleå, men inte på landsvägsbussarna. Bussbranschen i Norrbotten menar att för personer med nedsatt hörsel är tillgängligheten ännu inte så bra. Några försök har gjorts att förbättra tillgängligheten, men det finns i allmänhet inte t.ex. automatiska hållplatsutrop eftersom man inte har lyckats bygga ihop olika system. I uppföljningen har bl.a. Luleå Lokaltrafik uppgett att man har satsat ganska mycket på att personer med funktionsnedsättning ska kunna åka buss. År 2002 infördes ett trafikantinformationssystem med nya skyltar samt inre och yttre utrop. Denna satsning fick 50 procent statlig finansiering. Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken kommer att ställa krav på elektroniska utrop i kommande upphandlingar. Man avser också att söka bidrag från länsstyrelsen för att åtgärda de bussar som finns i dag.²⁷⁵

Enligt Östgötatrafiken ligger länet förhållandevis lågt när det gäller de nationella mätningar och jämförelser som görs avseende tillgänglighetsanpassningar för bussar. Den bidragande orsaken till detta anges vara att utropen ännu inte fungerar.²⁷⁶

Elektronisk information som lämnas genom text på remsa kan vara svår att läsa för dyslektiker. Texten rullar med alltför hög hastighet. Läsningen kan också försvåras genom svåra färgkombinationer. En del aktörer har framfört att busschaufförer ibland stänger av ljudet till textremsan, vilket försvårar för

²⁷⁵ Centrala Buss och BR Norrbotten, intervju 2013-04-08, Luleå Lokaltrafik, intervju 2013-04-08, och Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten, intervju 2013-04-08.

²⁷⁶ Östgötatrafiken, intervju 2013-05-23.

dem som är beroende av ljudet. Dessutom kan ljudet i utropen vara dåligt. Förinspelat ljudband upplevs vara bäst, men när personalen själva ska göra utrop blir det ofta sämre då de inte har tillräcklig mikrofonvana.²⁷⁷

Buss 2010 ställer krav på att information ska vara audiovisuell. I vissa län går man utöver detta. Som exempel nämner BR att man i ett län ställer krav på hörslinga i bussarna, vilket är utöver de krav som finns formulerade i Buss 2010. BR menar dock att krav på hörslinga inte kan ses som något större problem, även om BR inte anser att det är ett nödvändigt krav att ställa. BR menar att det bästa är att gå framåt i gemensam takt. Det audiovisuella kravet på bussar menar BR har varit ett bra steg framåt och något som alla har nytta av.²⁷⁸

Taktila knappar

Bussbranschen i Norrbotten menar att tillgängligheten ännu inte är bra för personer med nedsatt syn. Några försök har gjorts att förbättra tillgängligheten. I Buss 2010 ställs krav på att stoppknappar ska ha punktskrift. Sådana finns på samtliga fordon i Norrbotten som är levererade efter 2011. I Västra Götaland har man pekat på att kravet på att taktila stopp-knappar måste sticka ut gör att passagerare kan trycka på dem av misstag när man går förbi.²⁷⁹

Symboler för handikappanpassning

På bussar som uppfyller kraven enligt bussdirektivet ska det sitta märken både utvändigt och på sidan. Det är olika symboler för tåg och bussar, vilket innebär att informationen kan upplevas som splittrad. När det gäller symboler som visar på vilken handikappanpassning som finns bör dessa kunna harmoniseras mellan olika transportslag för att öka tydligheten. Detta är något som BR har tagit upp med Transportstyrelsen att de bör framföra i de internationella kontakterna.²⁸⁰

²⁷⁷ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

²⁷⁸ BR, intervju 2013-05-08.

²⁷⁹ Centrala Buss och BR Norrbotten, intervju 2013-04-08, och Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

²⁸⁰ BR, intervju 2013-05-08.

Bild 11 Symboler för handikappanpassning

Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

Spårvagnar och bussar i Västra Götaland

För bussar har det funnits rutiner och regler under lång tid när det gäller krav på handikappanpassning. För spårvagnar fanns till i början på 2000-talet inga krav på att personer i rullstol skulle få åka med. När EU:s busdirektiv kom 2001 valde Göteborgs Spårvägar att tillgänglighetskraven skulle vara lika för både buss och spårvagn.

Flera aktörer har uppmärksammat att det finns många gamla spårvagnar i Göteborg. När de köptes in fanns inte ramper. I början på 2000-talet inmonterades ramper i samband med det samarbetsprojekt kring tillgänglighet som då pågick. Från olika aktörer i Västra Götaland har framförts att det har varit mycket problem med de mekaniska ramperna, varför manuella ramper har köpts in. Där hjälper förarna till när en rullstolsburen ska ta sig ombord.

Göteborgs Spårvägar har i uppföljningen konstaterat att frågor om handikappanpassning av Göteborgs spårvagnar kommer upp dagligen. När det uppstår behov av åtgärder äskar Göteborgs Spårvägar medel från trafikkontoret.²⁸¹

²⁸¹ Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18, samt Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

Bild 12 Spårvagn i Göteborg

Foto: Utvärderings- och forskningssektariatet.

En passagerare i rullstol ska sitta med ryggen mot ett stöd och rullstolen ska spännas fast. Denna anordning ska kunna klara av olyckor och ett tryck motsvarande 3G. En rullstol får väga högst 250 kilo (inklusive passagerarens vikt). Att en barnvagn inte behöver spännas fast beror på att den väger mindre än en rullstol. Tillverkare av rullstolar arbetar för att deras rullstolar ska få åka med. Om rullstolen är för tung måste personen åka med färdtjänst i stället. I de äldre spårvagnarna i Göteborg, s.k. pedalgagnar från 1960-talet, finns inga rullstolsplatser. Göteborgs Spårvägar menar att det inte är tekniskt och ekonomiskt genomförbart att bygga om till sådana. Personer i rullstol måste då kunna sitta på ett säte. En anmälan till DO har lämnats in av en resenär som inte fick sitta i sin rullstol på en äldre spårvagn i Göteborg.

Nyare spårvagnsmodeller har maskinella ramper. Ett problem är att dessa ramper inte alltid fungerar. Därför har en portabel ramp installerats i alla spårvagnar, där förarna ska hjälpa till. Det finns en knapp på utsidan av spårvagnarna där passagerare trycker när de vill använda rampen. Föraren aktiverar då den maskinella rampen och när allt fungerar som det ska behöver föraren inte gå ut.

Nya spårvagnar är av låggolvstyp. Ett problem med dessa är enligt Göteborgs Spårvägar att komforten är lägre och att det ”skriker” i kurvorna. Låggolvsspårvagnarna sliter mer på både räls och hjul, vilket ökar underhållskostnaderna och risken för urspårning. I fyra nya spårvagnar med låg ingångshöjd finns enbart manuella ramper. Det har diskuterats om maskinella ramper skulle installeras där, men det har hittills bedömts att det skulle bli för dyrt. Nu har nya signaler kommit från tillverkaren och man väntar på en offert angående kostnaden för att installera maskinella ramper. Det finns automatiska hållplatsutrop i både spårvagnar och bussar.²⁸²

²⁸² Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

Några av de intervjuade menar att möjligheten att resa med kollektivtrafiken i Västra Götaland har förbättrats för synskadade och att funktionshinder diskuteras mer i samhället. Det finns allt oftare utrop på bussar och spårvagnar inne i Göteborg, men däremot fungerar det sämre på landsbygden. Flera representanter för de synskadade har betonat att det är viktigt att det också finns utrop när man går ombord på bussen. Om sådant utrop inte finns har det hänt att förarna inte har talat om vilken linje det är utan har hänvisat till att destinationen står på skylten. Det har även hänt att förarna har sagt att man ska åka färdtjänst i stället om man är synskadad. Några av de intervjuade menar att det är svårt att lita på chaufförerna, och att en orsak till detta är utbredd stress bland förare och medpassagerare. Det finns också många fördomar och en osäkerhet om hur man ska bete sig gentemot t.ex. en synskadad.²⁸³

Spårvagnar och bussar i Östergötland

Det finns i dag inte utvändiga hållplatsutrop i Östergötland. Från SRF efterfrågas utvändiga hållplatsutrop om när bussarna avgår. Samtidigt finns en medvetenhet om att de som bor nära en hållplats kan uppfatta detta som störande. Enligt SRF skulle det vara bra om det togs fram en applikation för mobilen som kan användas för att få utrop. Från Östgötatrafiken pekar man på att man arbetar med frågan om hållplatsutrop.

Enligt Östgötatrafiken har ett av bussföretagen fortfarande inte fått i gång display, och högtalarutropen innebär ofta problem då de görs för sent. Det finns också problem med att högtalarutropen inte fungerar. Något som också komplicerar är att det finns resenärer som inte vill ha högtalarutrop eftersom de uppfattar det som störande och därför säger till chaufförerna att inte ropa ut hållplatserna. Införandet av automatiska högtalarutrop kan dock göra att det blir bättre och att hållplatserna alltid kommer att ropas ut i god tid. Från SRF har man gjort många propåer om att man tycker att det är svårt att få förarna att ropa ut hållplatserna. Enligt Östgötatrafiken fungerar högtalarutropen i dag i Linköping och Norrköping, däremot inte utanför. Därför är det bra med de automatiska högtalarutrop som nu kommer att införas.

Enligt DHR i Östergötland är spårvagnarna som körs i Norrköping lite för höga, vilket innebär att man måste be chauffören om hjälp för på- och avstigning om man t.ex. är rullstolsburen. Problemet har funnits i många år. Förra sommaren medverkade DHR i tester som genomfördes, men det är fortfarande oklart vad de kommer att leda till senare. Östgötatrafiken uppger att man har låggolvsspårvagnar, men att hållplatserna som används även nyttjas för bussarna. Detta är en orsak till att höjderna inte alltid stämmer överens för både bussar och spårvagnar i Norrköping.

När det gäller de automatiska ramperna pekar DHR i Östergötland på att det ibland kan bli problem på vintern på grund av isbildning. När man reser med rullstol innebär det att man får dela utrymmet på bussen med bl.a. rulla-

²⁸³ Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

torer och barnvagnar. Det kan medföra att det ibland inte finns plats. De äldre spårvagnar som används har mindre plats, men det går ändå. De äldre spårvagnarna har också ”rätt” golvhöjd.²⁸⁴

6.5 Busshållplatser och bussterminaler m.m.

Det prioriterade nätet

På det statliga nationella och det statliga regionala vägnätet ingår i det prioriterade nätet busshållplatser som har en resandemängd om mer än 20 påstigande per dag. I den redovisning från 2009 som de dåvarande trafikmyndigheterna gjorde med anledning av regeringsuppdraget om etapp 1 av det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning konstaterades att eftersom järnvägen utgör stommen i nätet lämnades busshållplatser med större resandemängder i flera fall utanför etapparbetet i delmål 1. Enligt trafikmyndigheterna kom detta i flera fall att skapa diskussioner med aktörer på regional nivå då prioritering utifrån ett regionalt planeringsperspektiv kom att ges åt andra sträckningar än de som för ett visst trafikslag prioriterats i det nationella nätet.

Fram t.o.m. 2010 åtgärdades 554 busshållplatser på regionalt och nationellt statligt vägnät. Trafikverket redovisar att under de två senaste åren (2011–2012) har ytterligare drygt 40 busshållplatser åtgärdats, vilket motsvarar ca 3 procent av de ca 1 400 återstående planerade busshållplatserna fram till år 2021.

Tabell 8 Avslutade tillgänglighetsökande åtgärder på busshållplatser

| | –2010 | 2011 | 2012 |
|-------|-------|------|------|
| Antal | 554* | 22** | 20 |

Källa: Trafikverket, Trafikverkets återrapportering 2013 avseende genomförandet av delmålen utifrån den funktionshinderspolitiska strategin under 2012.

* Enligt plan ska totalt ca 2 000 hållplatser vara åtgärdade fram till år 2021.

** Varav 5 vid statligt nationellt vägnät och 17 vid statligt regionalt vägnät.

Resecentrum och bussterminaler

I uppföljningen har flera exempel på insatser rörande bussterminaler redovisats. I t.ex. Norrbotten byggs eller planeras resecentrum för buss och taxi i Haparanda, Luleå, Älvsbyn och Kiruna. Regionala kollektivtrafikmyndigheten menar att man i planeringen av dessa ser till olika gruppers behov. Tillgänglighetsrådet på Trafikverket är en av kanalerna för att föra fram tillgänglighetsaspekter på planeringen, och den regionala kollektivtrafikmyndigheten deltar i samråd. Dessutom kan nämnas att busstationen i Luleå har två s.k. resvärdar som bl.a. fungerar som ledsagare. Detta har funnits ett antal år och uppges ha fått mycket positiva reaktioner. Resvärdarna i Luleå har sitt ur-

²⁸⁴ Östgötatrafiken, intervju 2013-05-23, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

sprung i de s.k. plusjobb som dåvarande Vägverket hade. Länstrafiken har därefter valt att permanenta dem.²⁸⁵

Busshållplatser

I uppföljningen har flera av de intervjuade konstaterat att det återstår mycket att göra vad gäller möjligheten för personer med funktionsnedsättning att ta sig fram till hållplatserna. En av de intervjuade beskriver att för den som använder rullstol är t.ex. höga trottoarkanter ett problem. När man manövrerar en rullstol i sådan miljö nära stora bussar känner man sig utsatt. Övergångsställen och busshållplatser kan vara både på statliga och kommunala vägar. Beroende på om det är statliga eller kommunala vägar kan de få olika lösningar. Flera funktionshindersorganisationer har framfört att det är svårt att se helheten.²⁸⁶

Trafikverkets regioner deltar i dialoger och aktiviteter gällande utformningen av de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Trafikverket uppfattar som sin uppgift att ge råd och stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att peka ut och anpassa busshållplatser. Vid flera av de genomförda dialogerna har den fortsatta utvecklingen av det prioriterade nätet tagits upp. Trafikverket har 2013 framfört att arbetet behöver konkretiseras ytterligare genom utpekande av linjer och bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga inom det prioriterade nätet. Genom pågående och kommande arbete med inventeringar av busshållplatser kan behovet av åtgärder förtydligas ytterligare.

Ett exempel på genomförda insatser från Trafikverkets sida kan hämtas från Västra Götaland, där insatser har gjorts när det gäller busshållplatser vid de statliga vägarna som Trafikverket ansvarar för. Det har då handlat om att tillgängliggöra det prioriterade nätet, vilket har utgått från järnvägen. Detta ändras nu till viss del eftersom Trafikverket vill att insatserna ska samspela bättre med Västra Götalandsregionens satsningar på viktiga stråk. Uppföljningen visar att det är oklart vilka hållplatser som ingår i det nät som ska åtgärdas. Det är även oklart vem som ska åtgärda och det är enligt Trafikverket ofta även svårt att samarbeta med olika vägprojekt. Därför ska en inventering av busshållplatserna i Region Väst påbörjas. Problemen med dålig kunskap om hållplatserna längs det nationella nätet uppges finnas i alla Trafikverksregioner. I inventeringen vill man ta foton och dokumentera tillståndet. Stickprovskontroller har visat att tillståndet i dag är varierande.²⁸⁷

Arbetet med busshållplatser styrs av VGU, där det redovisas kriterier för utformning av vägar, gator och busshållplatser. VGU är styrande för Trafikverket och utgör rekommendationer för kommunerna. Trafikkontoret i Göteborgs stad menar att VGU används flitigt som referens för kommunen men

²⁸⁵ Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län, intervju 2013-04-08.

²⁸⁶ Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18, och SRF, intervju 2013-03-12.

²⁸⁷ Trafikverket, 2013b och Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

behöver uppdateras vad gäller lagstiftningen på funktionshindersområdet. Inom det prioriterade nätet ska busshållplatserna utformas som busshållplats av typ 1. I Västra Götaland följer man Västtrafiks normer för busshållplatserna, vilka går lite längre än VGU. Göteborgs stad har framfört att Trafikverket och kommunerna borde ha en gemensam standard för utformningen av busshållplatser. Göteborgs stad menar att det i dag finns en stor flora av regler, riktlinjer och olika lösningar. Många kommuner har inte egna riktlinjer och då blir det i stället ofta leverantörernas lösningar som genomförs. För Göteborgs stad är detta inte något problem eftersom man är en stor kommun, men för små kommuner är detta ett problem. Det är viktigt att få till nationell enhetlighet och att en nationell myndighet styr området.²⁸⁸

Med anledning av regeringens strategi för funktionshinderspolitiken har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) beslutat om flera åtgärder och en viljeinriktning för såväl förbundets som kommunernas och landstingens insatser på olika områden. Bland annat uttalar SKL att man åtar sig att stödja medlemmarna med att förbättra kunskapen om hur tillgängliga hållplatser konstrueras i trafiksystemet.²⁸⁹

Trafikverket menar att det är oklart vad som ska anses vara en ”tillgänglig hållplats”. Det viktigaste är dock hållplatsens höjd och möjligheten att kunna komma in i en buss om resenären använder rullstol. På hållplatsen ska det också finnas minst en sittplats och helst också ett väderskydd. Hållplatsen ska helst inte luta och det ska gärna finnas ledstråk, god belysning och tillgänglig trafikinformation.

Det stora problemet kring hållplatserna är snarare möjligheten för resenären att komma till och från hållplatserna, och där har kommunerna ansvaret. När det gäller busshållplatser längs statliga vägar är det ofta ett problem hur man tar sig till hållplatsen, eftersom dessa hållplatser ligger längs stora vägar som går en bit utanför centrum. En av de intervjuade i Västra Götaland betonar att den som är synskadad måste memorera vägen till rätt hållplats. Det är extra svårt inne i centrala Göteborg där det finns många hållplatser och mycket trafik. Det är främst byten som är svåra och det finns alltid en risk för att bli överkörd.²⁹⁰

Trafikverket har uppmärksammat att områden där flera trafikantgrupper delar samma yta utan att de är åtskilda från varandra (gående, lastbilar, cyklist, personbilar, bussar, motorcyklar m.fl.), s.k. shared spaces, är svåra för t.ex. synskadade som inte ser fordon och därmed inte kan kommunicera med dem. Trafikverket menar att det har varit svårt att få förståelse för detta bland kommunerna vars vällovliga syften har varit att försköna gatumiljöer utan att helt beakta användbarhet för alla.²⁹¹

²⁸⁸ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, och Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

²⁸⁹ Regeringskansliet, Socialdepartementet, 2011.

²⁹⁰ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, och Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

²⁹¹ Trafikverket, intervju 2013-10-07.

När det gäller Västtrafiks arbete med busshållplatser uppger man att ungefär 740 hållplatser och terminaler ska åtgärdas. Västtrafik uppger att det har varit svårt att få en del kommuner att prioritera hållplatsernas tillgänglighetsanpassning. I den regionala infrastrukturplanen har pengar avsatts för detta. För planperioden 2010–2021 finns det avsatt ca 180 miljoner kronor för tillgänglighetsanpassning och ombyggnad av alla hållplatser och terminaler, dvs. inte enbart de prioriterade. Kommunerna i Västra Götaland kan då ansöka om statlig medfinansiering och erhålla upp till 50 procent av den angivna kostnaden. Enligt Västtrafik har de som ingår i det utpekade nätet prioriterats. Västtrafik menar att den statliga medfinansieringen har varit positiv för tillgänglighetsarbetet.

Fram till och med december 2012 hade ca 60 procent av de prioriterade hållplatserna och ca 70 procent av de prioriterade terminalerna runt om i Västra Götaland tillgänglighetsanpassats. Västtrafik har i uppföljningen framfört att siffrorna är acceptabla med tanke på att takten på ombyggnaderna har varierat, men det återstår en del arbete tills man har nått målet, och där har en del kommuner mer att göra än andra. Även på det statliga vägnätet är det en del hållplatser kvar att anpassa.²⁹²

Östgötatrafiken menar att det går lite trögt för Trafikverket och att de behöver höja sin ambitionsnivå när det gäller tillgänglighetsanpassningen av de hållplatser som de ansvarar för. Östgötatrafiken menar att många kommuner har kommit längre i att tillgängliggöra de hållplatser som kommunerna ansvarar för.

Inom Linköpings kommun började man tillgänglighetsanpassa hållplatserna 1997/98. Det är oklart hur mycket som är färdigt, men alla nya hållplatser som har byggts har tillgänglighetsanpassats. Enligt Linköpings kommun anses frågorna om tillgänglighet tillhöra de viktigaste och man tror att detta är något som beaktas av driftsansvariga vid upphandling. Enligt Linköpings kommun är det svårt att säga hur mycket som satsas ekonomiskt för att öka tillgängligheten eftersom det har en så pass bred inriktning. Samtidigt betonas att resurser för ökad tillgänglighet inte ska ses som en merkostnad. Enligt Linköpings kommun har man fått pengar från Trafikverket för ombyggnader av hållplatser. Kommunen har fått ca 2–3 miljoner kronor per år i medfinansiering (50 procent), vilket motsvarar kostnaden för en ny hållplats. I stort är dock hållplatserna kommunens ansvar. Linköpings kommun pekar på att de genomförde en inventering av stomlinjerna och de stora hållplatserna som innebar att de fick underlag för att ändra i den fysiska miljön i de delar som behövdes.

Östgötatrafiken pekar på att det finns hållplatser som Trafikverket har ansvaret för, men som de inte har brytt sig om att handikappanpassa – den målsättning som fanns till 2010 har försvunnit trots att den inte uppfylldes. Tidi-

²⁹² Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

gare fanns en särskild pott med pengar på dåvarande Vägverket för att genomföra tillgänglighetsanpassningar (inför målet för 2010).²⁹³

Kollaprojektet i Västra Götaland

Trafikkontoret Göteborgs stad, Färdtjänsten och Västtrafik inledde 2004 ett samarbetsprojekt om en ny trafikförsörjningsplan. Ett syfte var att minska kostnaderna för färdtjänst och genom förbättringar i ordinarie kollektivtrafik förskjuta inträdet till färdtjänsten för äldre kollektivtrafikresenärer. Man utgick från att rullstolsbuss är 21 gånger dyrare än kollektivtrafik, färdtjänst genom taxi är 14 gånger dyrare än kollektivtrafik och att den s.k. flexlinjen är 7 gånger dyrare än kollektivtrafik.

Mot den bakgrunden överfördes pengar från färdtjänsten till fysiska investeringar i bl.a. hållplatser. Projektet Kollektivtrafik för alla (Kolla) pågick mellan 2005 och 2010. Den totala kostnaden uppgick till 460 miljoner kronor, varav 330 miljoner avsåg ombyggnad av hållplatser och gångvägar. Projektet fick sammanlagt 34 miljoner kronor i statsbidrag från Trafikverket, dvs. ca 10 procent av kostnaden. Projektet tog upp många olika dimensioner, bl.a. hållplatsers utformning, individuella färdtjänstillstånd och resträning för ovana resenärer i de komplicerade trafiklösningarna som finns i Göteborg. Vidare införde Göteborgs stad under projektperioden en förändring så att personer över 65 år fick åka gratis i kollektivtrafiken under lågtrafik.

Kollaprojektet var praktiskt inriktat. Från Göteborgs stad har framförts att det ledde till ökad samverkan och att man nu känner varandra. Det konstateras att det tar lång tid att förändra brukarnas resebeteende. Det finns många busshållplatser i Göteborgs stad och det har gjorts mycket för att bygga om dem. Göteborgs stad avsatte 300 miljoner kronor på sex år för att bygga om hållplatser med målet att alla stombusshållplatser, spårvagnshållplatser och de 70 största busshållplatserna tillgängliggjordes. Även gångvägarna dit åtgärdades, bl.a. genom sänkta kantstenar, räcken, utbyte av djupa rännalar, övergångsställen etc. Dessutom har det getts coaching av konsulterna som har fått utbildning av bl.a. synpedagoger. Det finns en Göteborgsstandard för hållplatserna som förhåller sig till VGU. Staden vill ha en enhetlighet så att resenären känner igen sig och därmed kan känna sig trygg. Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Trafikkontoret är överens om vilka hållplatser som fortsättningsvis ska byggas om. Trafikkontoret menar att det finns en förstälse bland brukarna för att man måste prioritera mellan olika åtgärder.²⁹⁴

²⁹³ Östgötatrafiken, intervju 2013-05-23, och Linköpings kommun, intervju 2013-05-23.

²⁹⁴ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17.

6.6 Assistans och ledsagning vid bussresor

Regler

I en EU-förordning regleras passagerares rättigheter i samband med bussresor vad gäller bl.a. icke-diskriminering av och obligatorisk assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.²⁹⁵ Av förordningen framgår bl.a. att personer med funktionsnedsättning bör ha möjligheter att resa med buss som är jämförbara med andra medborgares. Utformningen av nya terminaler bör sträva efter att ta hänsyn till de behov som personer med funktionsnedsättning har. Personal bör få lämplig utbildning och då denna utbildning planeras och genomförs bör organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning konsulteras. All väsentlig information ska kunna lämnas på alternativa sätt. EU-förordningen trädde i kraft den 1 mars 2013.²⁹⁶

Ledsagning för passagerare i långfärdsbuss

Vid den tidpunkt då uppföljningen genomfördes erbjöds inte ledsagning för passagerare som åker långfärdsbuss. Den 1 mars 2013 började dock EU-förordningen om passagerares rättigheter i samband med bussresor att gälla på busslinjer längre än 250 km. Bussterminalerna ska därför numera tillhandahålla ledsagning. Enligt Samtrafiken är det i praktiken mycket få busslinjer i Sverige som är längre än 250 km, men bl.a. ett bussbolag har sagt att man vill kunna erbjuda ledsagning till alla som behöver, oavsett linjens längd. Samtrafiken arbetar för att få med bussföretagen i den nationella ledsagningen.²⁹⁷

Ledsagning inom regional och lokal kollektivtrafik

Ägare av bussterminaler har i enlighet med EU-passagerarförordningen ett stort ansvar för att tillgängliggöra terminalerna. Bussföretagen betalar en angoringsavgift. Hittills har busstrafik inte ingått i det nationella ledsagnings-systemet. Detta innebär att det från ett resenärsperspektiv inte går att beställa ledsagning för hela resan. Samtrafiken menar att det vore bäst om alla aktörer ingick i det nationella ledsagningssystemet. Orsaken till att regionala kollektivtrafikmyndigheter inte deltar uppges av Samtrafiken vara de höga kostnaderna. Gränssnittet mellan olika former av ledsagning kan vara ett problem för resenären. Bland annat beställs olika ledsagningar på olika sätt. Flera aktörer har framfört att det finns problem i samordningen mellan olika ledsagningar och att det borde vara ett gemensamt ledsagningssystem.²⁹⁸

²⁹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

²⁹⁶ Svensk Kollektivtrafik, e-brev 2013-03-15.

²⁹⁷ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

²⁹⁸ BR, intervju 2013-05-08, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

Flera funktionshindersorganisationer har också konstaterat att bussdirektivet innebär att bussföretag inte behöver erbjuda ledsagning om bussresan är kortare än 250 km. Bland annat SRF i Norrbotten menar att detta är ett hinder för att åka kollektivt och att det inte är klart hur detta problem ska lösas. I promemorian Lag om resenärers rättigheter – kompletterande bestämmelser föreslås att undantag från passagerarförordningen ska göras för lokal och regional trafik och det lämnas också förslag till viss kompletterande reglering till förordningen.²⁹⁹

Ledsagningens omfattning inom buss- och kollektivtrafik är tämligen liten. Inom t.ex. Stockholms lokaltrafik handlar det om ca 500 ledsagningar per år. Från funktionshindersorganisationer har konstaterats att ledsagning är minst utbyggt inom busstrafiken. SRF konstaterar att i t.ex. Stockholm finns ingen möjlighet till ledsagning vid byte från en buss till en annan buss.³⁰⁰

Exempelvis Västtrafik ingår inte i det nationella ledsagningssystemet utan har byggt upp ett eget system. Representanter har framfört att det inte är uteslutet att Västtrafik kommer att ansluta sig till det nationella systemet i framtiden. Tidigare fanns inte ledsagning på bussterminalerna, men det finns numera på 65 terminaler i länet. Ledsagningen beställs på Västtrafik och utförs av olika taxibolag. Västtrafik hämtade inspiration från Skåne när systemet infördes. Västtrafiks ledsagning uppges öka i omfattning. Det finns ledsagarservice på t.ex. bussterminalen i Göteborg. Där kan man få hjälp med byte till spårvagn och tåg.³⁰¹

Funktionshindersorganisationer i Västra Götaland menar att det är ett problem att ledsagningen inte är samordnad. Ett problem är vidare att det finns så många olika utförare av t.ex. Västtrafiks ledsagning. På de stationer där man har ledsagning ska det vara förare som har rätt att köra färdtjänst och så är det inte alltid. Den som beställer ledsagningen kan behöva ringa olika ledsagare och det finns en oro för om det ska fungera eller inte. Det borde gå att boka ledsagningen samtidigt som biljetten bokas. När det gäller Västtrafiks ledsagningstjänst finns det i en del städer i regionen enligt uppgift ingen utförare av ledsagningen, t.ex. i Ulricehamn.³⁰²

Ledsagningens finansiering

Flera aktörer har i uppföljningen tagit upp att trafikföretagen inte har några incitament för att göra reklam för ledsagningen. Samtidigt som trafikföretagen har investerat i att förbättra tillgängligheten ombord på fordonen tycker trafikföretagen att ledsagningen är för dyr. Även inom busstrafiken kommer

²⁹⁹ SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, och Justitiedepartementet, 2013a.

³⁰⁰ Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och SRF, intervju 2013-03-12.

³⁰¹ Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18, Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, och Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17.

³⁰² Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, och Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

antagligen ledsagningskostnaderna att debiteras per kund, dvs. vara utpekande.³⁰³

6.7 Information vid bussresor

Trafikverket har uppgett att visuell dynamisk trafikinformation via digitala displayer samt tidtabeller i pappersform finns på de flesta busstationer och större busshållplatser. För synskadade finns mycket sällan utrop. Ombord på bussarna finns enligt Trafikverket ofta audiovisuell information men inte alltid hörbara utrop, vilket skapar problem för personer med synskada. SRF har i uppföljningen pekat på att det för synskadade handlar om behov av främst två typer av information: dels hållplatsutrop ombord på bussen, dels linje- och destinationsutrop vid hållplatsen då den resande går ombord på bussen. När det gäller hållplatsutrop ser det olika ut i olika delar av landet och när det gäller linje- och destinationsutrop kan konstateras att detta inte finns så ofta.³⁰⁴

I uppföljningen har olika exempel på insatser redovisats. Ett exempel är Västtrafiks insatser under de senaste åren för att förbättra informationen i form av realtidsskyltar på stora hållplatser. Västtrafik har på fyra år monterat drygt 800 skyltar, och ca 160 till är planerade för år 2013.

I Västtrafiks reseplanerare finns uppgifter om hållplatsers och fordons tillgänglighet, och företaget har även arbetat fram en databas som innehåller information om tillgängligheten på hållplatser och terminaler. Denna databas är kopplad till reseplaneraren där resenären kan få information om tillgängligheten på ett specifikt hållplatsläge. För personer med funktionsnedsättning kan det vara viktigt att t.ex. kunna ta reda på om det finns plats för en rullstol på bussen eller att t.ex. kunna boka plats på en lokal kollektivtrafikresa. Västtrafik uppger att det i dag är möjligt att få information om en specifik hållplats för att få veta om man kan resa från eller till denna. I Göteborg finns vid spårvagnshållplatserna information om när nästa spårvagn med låggolv kommer.³⁰⁵

Ett annat exempel på insatser för ökad tillgänglighet till busstrafiken kan hämtas från Stockholm som har infört s.k. pratorer som består av 1 500 låd-

³⁰³ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

³⁰⁴ Trafikverket, 2012b, och SRF, intervju 2013-03-12.

³⁰⁵ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18, samt Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18.

liknande högtalare som finns placerade på busshållplatser runt om i Stockholm. Pratorerna innebär att resenärerna genom en knapptryckning erbjuds att få tidtabellen uppläst.³⁰⁶

³⁰⁶ funkaportalen.se.

7 Flygtrafik

I detta kapitel beskrivs olika hinder som uppmärksammats av bl.a. funktionshindersonsorganisationerna när det gäller möjligheterna att resa med flyg. Vidare redovisas de åtgärder som vidtagits för att tillgänglighetsanpassa flygplan och flygplatser. Avslutningsvis beskrivs assistans och ledsagning vid flygresor.

7.1 Upplevda hinder inom flygtrafiken

I intervjuer har framkommit att flyget upplevs fungera bra, både för personer med synskada, hörselskada och rörelsehinder. Flertalet av de intervjuade har framfört att servicen är god, personalen ofta trevlig och att ledsagningen fungerar. Flera intervjuade har framfört att flyget känns säkrast av de kollektiva färdmedlen och att resenären får hjälp hela vägen om det behövs. Även inom flyget finns dock olika hinder.

Det finns vissa mindre flygplan som inte klarar av att ta ombord rullstolar på grund av för litet lastutrymme. Resenärer med rörelsehinder placeras ofta på en särskild plats, vilket underlättar om planet t.ex. måste evakueras. Resenärer som vill sitta på annan plats får dock ofta göra det om de står på sig. Transfer till och från flygplatsen kan vara ett problem. Flygbussar kan personer med nedsatt rörelseförmåga i allmänhet inte använda, men mellan t.ex. Stockholm och Stockholm-Arlanda flygplats kan tåget användas. Annars måste man åka med färdtjänst. I Stockholm gäller färdtjänstkortet för tåget till Stockholm-Arlanda flygplats. I exempelvis Norrbotten framförs att man kan åka taxi till flygplatsen och att det fungerar bra på flygplatsen i Luleå.

För passagerare med nedsatt hörsel är det viktigt att få textad information om t.ex. säkerheten. Denna möjlighet är sämre på äldre flygplan som saknar tv-skärmar. I alla stolsfickor ombord finns dock en säkerhetsbroschyr. Flygplatserna fungerar ofta bra, men det är svårt att uppfatta det som sägs i högtalarna vid utgångarna och ombord på flygplanen. När det gäller passagerare med nedsatt syn har i intervjuer framförts att flyget fungerar bra. Kabinpersonalen hjälper till om det behövs, t.ex. om ledsagningen inte skulle fungera. I t.ex. Norrbotten har framförts att ledsagningen fungerar väl på bl.a. flygplatsen i Luleå.³⁰⁷

³⁰⁷ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, DHR, intervju 2013-03-15, DHR Norrbotten, intervju 2013-04-09, HRF, intervju 2013-03-27, och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

7.2 Regelverk

Samtliga svenska flygplatser och flygbolag omfattas av den EU-förordning som reglerar rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.³⁰⁸ Transportstyrelsen har enligt luftfartslagen³⁰⁹ ansvar för tillsynen av att förordningen följs av flygplatser och flygbolag. När det gäller EU-förordningen har Transportstyrelsen ansvar för ett antal uppgifter som en följd av det tidigare sektorsansvaret. Konsumentverket ansvarar för tillsyn och klagomålshantering för frågor som faller under två artiklar i förordningen, bl.a. det som rör nekad ombordstigning.

Enligt EU-förordningen får ett flygbolag eller en researrangör inte neka en resenär med funktionsnedsättning att boka eller köpa biljett eller att stiga ombord i de fall undantagsregler inte kan åberopas. Säkerhetsregler har dock alltid företräde när det gäller flygtrafik och kan utgöra en anledning för flygbolagen att kräva att personer med funktionsnedsättning har med ledsagare under en flygning. Ytterligare ett skäl som kan användas för att neka personer med funktionsnedsättning ombordstigning är flygplanets storlek eller att bredden på dörröppningen gör ombordstigning omöjlig.

Om hjälpmedel som t.ex. rullstolar försvinner eller skadas i hanteringen har resenären rätt till ersättning från flygbolaget och ska då i första hand vända sig till flygbolagets eller flygplatsens servicedisk på flygplatsen.

Flygplatsterminaler ska följa plan- och bygglagens bestämmelser samt Boverkets kompletterande föreskrifter. Vissa anpassningar kan behöva ske av passagerarlogistiska skäl. En stor del av tillgängligheten inom flyget hanteras genom assistansservice och ledsagning, eftersom flygsäkerhetskrav, fordons utformning, säkerhets- och gränsskyddskontroller gör det svårt för många grupper av personer med funktionsnedsättning att resa helt på egen hand.

7.3 Assistans och ledsagning vid flygresor

Bakgrund

EU-förordningen från 2006 om rättigheter gäller samtliga svenska flygplatser och ska förhindra diskriminering och säkerställa assistansen för resenärer med funktionsnedsättning. Samma kvalitetsnivå ska gälla för assistans inom hela EU. Ansvaret för att genomföra tillgänglighetsåtgärder på flygplatser åligger flygplatshållaren. EU-förordningen inbegriper bl.a. upprättandet av mötesplatser på flygplatserna, utveckling av kvalitetsnivåer beträffande assistans samt utbildning av personal i samarbete med funktionshindersonsorganisationerna. Flygplatsens ledning bör i samarbete med berörda aktörer eftersträva att

³⁰⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

³⁰⁹ Luftfartslagen (2010:500).

passagerare som kommer med marktransport till flygplatsen på lämpligt sätt kan ansluta till den assistansservice som ska finnas på flygplatsen och ombord på flygplanen enligt EU-förordningen.³¹⁰

Transportstyrelsen har tillsynsansvar och ska verka för uppfyllandet av de passagerarrättigheter som stadgas. I arbetet ingår bl.a. att skapa rutiner för tillsyn av verksamheten enligt förordningen och att utveckla klagomålshanteringen och den samverkan mellan medlemsstater som krävs. Transportstyrelsen har ingen direkt rådighet över vilka flygbolag, vilken flygplansflotta eller vilka marktransporter som trafikerar respektive flygplats.³¹¹

Antal assistanser

Transportstyrelsen har tagit fram uppgifter om antalet assistanser på flygplatser.³¹² Under 2012 utfördes totalt 136 224 assistanser, vilket motsvarar ca 0,36 procent av det totala passagerarantalet under året.

Tabell 9 Antal utförda assistanser på flygplatser under 2012

| Flygplats | Totalt antal passagerare | Antal assistanser | Andel assistans |
|---------------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------|
| Arvidsjaur | 48 380 | 33 | 0,07 % |
| Borlänge | 39 319 | 21 | 0,05 % |
| Gällivare | 42 351 | 154 | 0,36 % |
| Göteborg-Landvetter | 4 855 746 | 20 082 | 0,41 % |
| Göteborg City | 807 763 | 839 | 0,10 % |
| Hagfors | 2 496 | – | – |
| Halmstad | 95 651 | 213 | 0,22 % |
| Hemavan | 13 168 | 22 | 0,17 % |
| Härjedalen Sveg | 5 018 | – | – |
| Jönköping | 77 670 | 170 | 0,22 % |
| Kalmar | 185 530 | 440 | 0,24 % |
| Karlstad | 100 330 | 66 | 0,07 % |
| Kiruna | 197 777 | 297 | 0,15 % |
| Kramfors-Sollefteå | 18 455 | 48 | 0,26 % |
| Kristianstad | 24 159 | 83 | 0,34 % |
| Linköping-Saab | 115 596 | 319 | 0,28 % |
| Luleå | 1 090 011 | 3 720 | 0,34 % |
| Lycksele | 21 695 | 56 | 0,26 % |
| Malmö | 2 104 303 | 5 224 | 0,25 % |

³¹⁰ Banverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Vägverket, 2009.

³¹¹ www.transportstyrelsen.se samt Banverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Vägverket, 2009.

³¹² Det finns några fler flygplatser i listan än de 37 som är säkerhetsgodkända för kommersiell trafik med fler än 19 stolar, men de har inte rapporterat in några assistanser. Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten även begärt in siffror på fördelningen mellan olika typer av assistanser, men här har flygplatserna inte gjort på ett enhetligt sätt. Rapporteringen kommer att tas upp på möte med flygplatsernas ekonomiansvariga under hösten 2013 i syfte att förbättra framtida rapporteringar.

| Flygplats | Totalt antal passagerare | Antal assistanser | Andel assistans |
|-------------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------|
| Mora/Siljan | 7 892 | 5 | 0,06 % |
| Norrköping | 111 145 | 180 | 0,16 % |
| Oskarshamn | 11 502 | – | – |
| Pajala-Ylläs | 6 544 | 8 | 0,12 % |
| Ronneby | 218 965 | 680 | 0,31 % |
| Skavsta | 2 317 589 | 2 868 | 0,12 % |
| Skellefteå | 292 025 | 533 | 0,18 % |
| Stockholm-Arlanda | 19 677 378 | 87 330 | 0,44 % |
| Stockholm-Bromma | 2 293 641 | 4 574 | 0,20 % |
| Sundsvall | 282 653 | 238 | 0,08 % |
| Torsby | 2 259 | – | – |
| Trollhättan | 43 764 | 81 | 0,19 % |
| Umeå | 984 774 | 3 153 | 0,32 % |
| Vilhelmina | 15 056 | 71 | 0,47 % |
| Visby | 327 312 | 1 550 | 0,47 % |
| Västerås | 163 472 | 324 | 0,20 % |
| Växjö | 194 350 | 283 | 0,15 % |
| Åre-Östersund | 383 379 | 1 154 | 0,30 % |
| Ängelholm | 404 344 | 1 070 | 0,26 % |
| Örebro | 98 594 | 162 | 0,16 % |
| Örnsköldsvik | 85 591 | 173 | 0,20 % |
| Totalt | 37 767 647 | 136 224 | 0,36 % |

Källa: Transportstyrelsen, e-brev 2013-09-30.

Transportstyrelsen pekar på att 2012 är det första året som en sådan sammanställning har gjorts. Dessa uppgifter låg tidigare dolda i flygbolagens bokningar och de förde ingen statistik. Flygplatserna hade tidigare statistik på några kategorier assistanser, men det fanns ingen enhetlig hantering på samtliga flygplatser och flygbolagen utförde själva en del av assistansen innan 2008 då EU-förordningen trädde i kraft.³¹³

Swedavias assistans

Tidigare har ansvaret för assistans legat på flygbolagen, men sedan 2008 är det flygplatsens ansvar. Swedavia har uppgett att det genomförs ca 130 000 assistanser per år på Swedavias 10 flygplatser, varav två tredjedelar genomförs på Stockholm-Arlanda flygplats. Assistans uppges ha en hög prioritet inom Swedavia och från Swedavia bedöms att det görs ett bra arbete.

Swedavia uppger att bokning av assistans sker på olika sätt. Enligt EU-förordningen ska behov av assistans föränmälas till flygplatsen senast 48 timmar före avgång. Enligt Transportstyrelsen förekommer det vid några flygplatser problem när det gäller sådana föränmälningar av assistans. Som

³¹³ Transportstyrelsen, e-brev 2013-09-30.

exempel anges att trots EU-förordningens krav föranmäler flygbolagen på Stockholm-Arlanda flygplats endast ca 60 procent av passagerarna som önskar assistans. Transportstyrelsen pekar samtidigt på detta som ett generellt problem i Europa. Swedavia har i uppföljningen uppgett att passageraren i många fall kommer utan förbokning av assistans. Swedavia uppger att antalet förbokade assistanser har minskat från flygbolagens sida, vilket försvårar planeringen av assistans och sänker kvaliteten för passageraren. Om en passagerare inte har bokat ledsagning ordnas det i alla fall, men det tar då längre tid. I USA ställs inte krav på förbokning eftersom det uppfattas som diskriminerande. Flygbolagen har blivit sämre på att informera Swedavia om ledsagningsbehoven.

På Stockholm-Arlanda flygplats finns en egen enhet för ledsagning med drygt 40 årsarbetskrafter (motsvarande ca 60–70 personer). I de fall beställning av assistans har gjorts av flygbolaget fungerar processen så att Swedavia hämtar passageraren vid mötesplatser på flygplatsen, assisterar till gate och in i flygplanet. Där tar flygbolaget över ansvaret. Mötesplatser finns vid ingångarna, informationsdiskarna, långtidsparkeringarna, parkeringshusen och på tågstationerna. SJ föranmäler assistans av passagerare ofta flera dagar i förväg. Om en passagerare kommer med Arlanda Express ringer tågvärden till Swedavia och meddelar att en passagerare med ledsagningsbehov är på väg.

Stockholm-Arlanda flygplats har en särskild utbildning för ledsagarna där grundkursen omfattar fyra dagar. Det är t.ex. viktigt att lära sig lyft- och bärt teknik, men mest viktigt är service och bemötande. Kursen innefattar även bl.a. hjärt- och lungräddning, släckning av bränder och utrymning samt krisutbildning. Personalen får ofta ett positivt och respektfullt förhållande till kunderna. Utbildningen har utformats i samarbete med organisationer för personer med funktionsnedsättning.

Den kvalitetsstandard man arbetar efter för avresor som har förbokats innebär att 80 procent inte ska vänta längre än 10 minuter för assistans, 90 procent inte ska vänta längre än 20 minuter samt att ingen ska vänta längre än 30 minuter. När det gäller oanmälda avgående passagerare med assistans innebär kvalitetsstandarden att 80 procent inte ska vänta längre än 25 minuter, 90 procent inte ska vänta längre än 35 minuter samt att ingen ska vänta längre än 45 minuter.

På mindre flygplatser där man inte har speciellt avdelad personal till assistans kan det t.ex. vara personalen i säkerhetskontrollen som är ledsagare. Det innebär att om en ledsagning inte är bokad måste ibland säkerhetskontrollen oplanerat minska sin kapacitet för att ledsaga. En högre andel föranmälda ledsagningar skulle leda till högre kvalitet. Swedavia för dialog med flyg- och handlingbolag om detta. Det finns bolag som fungerar mycket bra och andra bolag som aldrig skickar information om ledsagningsbehov till Swedavia.

En passagerare som ska vidare med ett SJ-tåg blir ombordlyft av ledsagaren. Ledsagaren lyfter dock inte ombord en passagerare som ska vidare med buss. För passageraren är det inte alltid klart när ansvaret för ledsagningen överlämnas från en aktör till en annan, och även för ledsagarna själva är det

ibland svårt att veta när ansvaret börjar och slutar. I dag görs det enligt uppgift från Swedavia olika på olika flygplatser, och kraven i EU-förordningen är otydliga.

Swedavia har aldrig gjort reklam för ledsagningen, men är stolt över verksamheten och menar att den fungerar bra. Det finns fortfarande många passagerare i Sverige som inte vet om den. Om det är många passagerare som behöver assistans tar det tid och kan leda till förseningskostnader för flygbolagen. I samband med uppföljningsgruppens besök på Stockholm-Arlanda flygplats pekade Swedavia på några av de utmaningar som man anser är viktiga att beakta när det gäller att utveckla tillgängligheten. Till dessa hör att flyget konkurrerar med tid och en s.k. turn-around uppgår till 20 minuter. Det är vidare många moment som ska hinnas med samtidigt som flygplatserna är slimmade. Swedavia betonade att den ledstjärna man arbetar efter är att ledsagning ska ske med hjärna och hjärta.³¹⁴

Lastning av bagage

Resenärer med rullstol anger vid biljettbokeningen att de vill ta hjälpmedel med sig ombord på flygplanet och om de behöver assistans. Ombordpersonalen på flygplanen ger i princip samma service till alla resenärer, oavsett om de har en funktionsnedsättning eller inte. Vid incheckning tar man hand om rullstolen, och passageraren får en rullstol från flygplatsen. Passageraren får också gå ombord först. På flygplatserna vill man att passagerare ska lämna in sina rullstolar i samband med incheckning och använda flygplatsens rullstolar fram till ombordstigning på planet. Flera intervjuade menar att passagerarna dock ofta hellre vill använda sin egen rullstol så länge som det går. När det gäller detta har flygplatserna blivit bättre på senare år. Ett annat problem är att vissa flygbolag vägrar att ta ombord fler än två rullstolsburna passagerare per plan av säkerhetsskäl (man hänvisar till att det måste vara möjligt att utrymma flygplanet om det behövs). Andra flygbolag gör dock en annan bedömning och är öppna för att ta emot fler rullstolsburna passagerare.

Hjälpmiddel ska inte räknas som övervikt, men ibland kan diskussioner uppstå med de olika flygbolagen som har olika sätt att hantera hjälpmedel. Kabinpersonalen gör inget extra för resenärer med särskilda behov. Alla passagerare behandlas på samma sätt. Enligt DHR är detta lika i alla flygbolag.³¹⁵

Enligt Swedavia tillåter de flesta flygbolag att rullstolar tas med utan extra kostnad. Stockholm-Arlanda flygplats har infört en rutin som innebär att passageraren tar med sin rullstol till flygplanets dörr. Andra flygplatser vill att passagerare med rullstol ska lämna in dem vid incheckning. Detta gäller oftast passagerare med elrullstolar. En vanlig rullstol och rullator kan passageraren

³¹⁴ Transportstyrelsen, 2012, Swedavia, e-brev 2013-04-15 och intervju 2013-04-25, samt trafikskottets uppföljningsgrupp, studiebesök 2013-06-14.

³¹⁵ DHR, intervju 2013-03-15, Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18, Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

få behålla tills ombordstigningen. I de fall hjälpmedel som t.ex. rullstolar skadas vid lastning betalas en ersättning ut. Tidspresen på lastningspersonalen uppges vara mycket hård.³¹⁶

Ombordstigning av resenärer som använder rullstol

Flygplanstypen är avgörande för hur personer i rullstol kan komma ombord. En del flygplatser har inte haft råd att köpa särskilda s.k. handikapptrappor, vilket innebär att passagerarna måste bäras upp, vilket dock uppges vara ovanligt. Det kan vara svårt att lyfta ombord personer som har nedsatt förelseförmåga. Swedavia menar att detta är ett arbetsmiljöproblem på grund av att personalen utför tunga lyft i en trång miljö. Arbetsmiljöverket har sagt att så länge som ständiga förbättringar görs är det tillåtet. På Stockholm-Arlanda flygplats finns en s.k. highloader som kan lyfta personer i rullstol till nästan alla flygplan.

Bild 13 Highloader för assistans vid ombordstigning på flygplan



Foto: Swedavia.

Swedavia uppger att flygbolagen placerar resenärer med nedsatt rörlighet på olika sätt. På flygplanen blir utrymmet per passagerare allt mindre. Det kan ibland vara mycket svårt att lyfta passageraren till och från vissa platser. Swedavia uppger att man gärna vill assistera innan övriga passagerare stiger ombord. Detta är ett sätt att se till att passagerare med funktionsnedsättning behåller värdighet. Alla flygbolag accepterar dock inte detta. Swedavia kommer att avsätta medel för att ytterligare utveckla hjälpmedel för att lyfta passagerare inne i flygplanet. På ett flygbolags webbplats anges att man måste ha egen assistent eller hjälp om man inte kan spärra bältet eller flytta sig själv från sätet.³¹⁷

³¹⁶ Swedavia, intervju 2013-04-25.

³¹⁷ Ibid.

Finansiering av assistansen

Swedavias ledsagning finansieras genom den passageraravgift som alla flygbolag betalar för alla sina passagerare till flygplatsen. Den del av avgiften som avser ledsagning är för närvarande 1,40 kronor för alla Swedavias flygplatser utom Stockholm-Arlanda flygplats som inte tar någon avgift.

Flera aktörer har konstaterat att finansieringsmodellen för assistansen inom flyget är mycket bra. Den innebär att resenärer med ledsagningsbehov inte pekats ut och leder inte till extra kostnader för flygbolagen när de tar emot passagerare med ledsagningsbehov.³¹⁸

Synpunkter på assistansen

Transportstyrelsen har mellan 2010 och 2012 granskat samtliga flygplatser som ingår i det prioriterade nätet i Sverige och enligt myndigheten har inga större anmärkningar gjorts. Endast fyra klagomål har inkommit med hänvisning till EU-förordningen. Handisam har konstaterat att det låga antalet klagomål indikerar att flygplatsernas användbarhet är bra, men att det förmodligen är långt ifrån alla som stöter på problem som väljer att klaga med hänvisning till en EU-förordning.³¹⁹

På begäran av EU-kommissionen sammanställde Konsumentverket, Allmänna reklamationsnämnden och Transportstyrelsen i januari 2013 antalet klagomål som inkommit till behöriga myndigheter under 2010–2012. Totalt inkom under perioden fyra klagomål med hänvisning till EU-förordningen. Inget av dessa ärenden resulterade i att sanktionsmöjligheter användes. Enligt Transportstyrelsen kunde man vid de inspektioner som genomfördes 2010–2012 observera ett antal förbättringsområden som bl.a. förbättrad skyltning på mötespunkter och registrering av personalens utbildning. Transportstyrelsen har vidare konstaterat att det varit positivt att samtliga flygplatser känner till förordningen och att de gjort åtgärder för att uppfylla kraven.³²⁰

I uppföljningen har det från funktionshindersorganisationerna framförts att flyget är det trafikslag där man har kommit längst när det gäller tillgänglighetsanpassningar. Från Transportstyrelsen framförs samma bild och man menar att detta framför allt hör samman med att luftfarten var först med ett integrerat internationellt regelverk. I uppföljningen har bl.a. Transportstyrelsen pekat på att detta är en viktig anledning till att tillgänglighetsarbetet har kommit längre inom luftfarten jämfört med andra trafikslag. Från funktionshindersorganisationerna har framförts att ledsagning i samband med flygresor fungerar bra. Rent allmänt upplevs flyget som tryggare än andra trafikslag. Exempelvis SRF konstaterar att allt är mer samlat inom flyget och att det inte finns lika många aktörer. Säkerhetstänkandet upplevs sedan länge vara mer utbrett inom flyget, liksom servicetänkandet. SRF konstaterar att det sedan

³¹⁸ Swedavia, intervju 2013-04-25, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

³¹⁹ Handisam, 2013.

³²⁰ Transportstyrelsen, 2012.

länge finns ett globalt bokningssystem där önskemål om ledsagning ingår som en komponent.³²¹

Bild 14 Assistans vid ombordstigning på flygplan



Foto: Swedavia.

Sedan EU-förordningen kom uppges att assistansen inom flyget har blivit bättre, bl.a. på grund av att personalen har utbildats. Swedavia har utbildat all personal och har utarbetat djupgående specialutbildning för personal som arbetar med assistans. Assistanspersonalen upplevs som mycket duktig och kompetent, och DHR menar att Sverige har hög standard på assistansen. DHR har varit med och utvecklat utbildningen som riktades till all personal inom Swedavia. Swedavia har uppgett att de klagomål som inkommer ofta handlar om att man får vänta länge på rullstolarna vid bagageutlämningen. Även bärstolen på Stockholm-Arlanda flygplats har fått en del klagomål, men där pågår upphandling av en ny. Funktionshindersorganisationer i Västra Götaland har framfört bl.a. följande:

³²¹ Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04, och SRF, intervju 2013-03-12.

Ledsagningsverksamheten fungerar särskilt bra inom flyget. Flyget har ett så bra koncept. Flyget kodar de olika funktionsnedsättningarna och då vet världens olika flygplatser vilken typ av funktionsnedsättning som passageraren har och vilken service man behöver.³²²

7.4 Åtgärder för tillgänglighetsanpassning av flygplan och flygplatser

Det prioriterade nätet

I det prioriterade nätet ingår 19 flygplatser (sådana med fler än 100 000 påstigande inrikespassagerare per år samt Stockholm Skavsta och Göteborg City Airport). Flygplatserna är till övervägande del statliga och kommunala.

Enligt Transportstyrelsens redovisning finns det på samtliga svenska flygplatser utpekade ankomst- och avgångsplatser där assistansservice tar vid och från vilka flygplatserna och flygbolagen uppfyller sina åtaganden gentemot passagerarna i enlighet med EU-förordningen. Vid de inspektioner som Transportstyrelsen genomförde under 2010–2012 och som inkluderade hela det prioriterade nätet gjordes generellt inga större anmärkningar.

Tabell 10 Transportstyrelsens tillsynsaktiviteter på flygplatser

| | 2010–2011 | 2012 |
|-------|-----------|------|
| Antal | 10 | 9 |

Källa: Transportstyrelsen, 2012.

Flygplanens och flygplatsernas tillgänglighet

Den största delen av flygplansflottan som trafikerar Sverige och som kan ta ombord fler än 19 passagerare är utformad så att det med assistans går att ta ombord personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Gränsen vid 19 passagerare är internationell och beror på flygsäkerhet. Den europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) har tillsatt en utredning som ska arbeta med att ta fram ett tydligare regelverk för flygplan med fler än 19 passagerare. Det som ska förtydligas är gällande antal tillåtna passagerare med olika typer av funktionshinder och den tillåtna placeringen ombord av dessa passagerare.³²³

Resenärer med rullstol kan fortfarande bli nekade plats ombord på små flygplan. En del flygbolag nekar ombordstigning endast om planet är för litet, vilket kan vara fallet om t.ex. ett ersättningsflygplan sätts in. Resenärer med rörelsehinder kan fortfarande bli nekade plats ombord på ett flygplan om det inte finns någon assistent som följer med. Här finns viss skillnad mellan små och stora flygbolag. DHR har sett problem med både lågprisbolag och flygbolag som är inriktade på affärsresenärer när det gäller detta. DHR menar att problemet är rätt så vanligt. Ett annat problem är att assistentens flygstol

³²² Rådet för funktionshindervalsfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

³²³ Transportstyrelsen, 2012.

också måste betalas. Detta betalas via assistentersättningen eller genom Riksfärdtjänsten om flygresan är en del i en färdtjänstresa.³²⁴

Transportstyrelsen konstaterade 2012 att samtliga svenska flygplatser uppfyller de krav som ställs av EU. Det är dock inte säkert att det finns övrig kollektivtrafik som ansluter till flygplatsen så att det blir ett fungerande nät. Transportstyrelsen har i sin uppföljning av genomförandet av funktionshinderspolitiken 2011–2016 pekat på att tillgängligheten till flyg har vissa begränsningar som bl.a. grundas på internationell flygsäkerhet. Transportstyrelsen har vidare pekat på att luftfarten till sin karaktär är internationell och att det krävs ett långsiktigt internationellt regelutvecklingsarbete för att nå ännu större tillgänglighet i t.ex. den fysiska miljön ombord på flygplanen och när det gäller flygsäkerhetskrav och luftfartsskyddskrav som eventuellt påverkar resenärer med funktionsnedsättning.³²⁵

Handisam konstaterar i sin lägesbeskrivning för 2012 att Transportstyrelsens flygplatsinspektioner ger en bild av att läget på flygplatser ser bra ut samtidigt som de konstaterar att en specifik uppföljning av tillgängligheten skulle kunna ge en bättre bild.³²⁶

Flertalet intervjuade aktörer menar att flyget är ett exempel på ett område med många operatörer där man har lyckats ganska bra. Flertalet intervjuade funktionshindersorganisationer menar att flyget är det som fungerar bäst av transportmedlen. Där finns en bra organisation både nationellt och internationellt.³²⁷

Swedavias arbete med tillgänglighet på flygplatserna

Swedavia har i uppföljningen betonat att man har arbetat länge med tillgänglighetsfrågor och att man har en ambition att ta ett helhetsgrepp på tillgänglighetsfrågor. Swedavia har framfört att det finns förbättringsåtgärder och att man nu startar ett projekt för Swedavias alla flygplatser gällande tillgänglighet för passagerare med funktionsnedsättning. Swedavia ser över assistansverksamheten, terminalernas utformning, it-stöd, regional samverkan, egen arbetsmiljö, hjälpmedel m.m.

I samband med uppföljningsgruppens studiebesök presenterades projektet Funktion för alla som bedrivs från hösten 2013 till hösten 2014. Projektet handlar om att ta ett helhetsgrepp i arbetet för resenärer med funktionsnedsättning, se vidare bilaga 8. Projektet har lagts direkt under Swedavias ledning. Från Swedavia uppges att tillgängligheten på Swedavias flygplatser varierar. Det görs dock ett flertal insatser för att förbättra den. Swedavia kommer att inventera alla terminaler ur tillgänglighetssynpunkt och utarbeta normer som t.ex. att alla taktilla stråk ska se lika ut på företagets flygplatser.

³²⁴ DHR, intervju 2013-03-15.

³²⁵ Transportstyrelsen, 2013b.

³²⁶ Handisam, 2013.

³²⁷ Handikappförbunden, telefonsamtal 2013-02-27, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

Inom projektet kommer man att ta ett helhetsgrepp för att höja kvaliteten på tillgängligheten på alla flygplatser.³²⁸

Det kan konstateras att kraven på anpassning för att öka tillgängligheten för personer med rörelsehinder inte är något nytt. Det har länge funnits krav i bygglagstiftningen på att byggnader ska vara tillgängliga för personer med olika funktionsnedsättningar. I uppföljningen har representanter för Swedavia framfört att informationen från Boverket är bra och tydlig.

Göteborg-Landvetter flygplats har framfört att Swedavia måste arbeta mer med tillgänglighetsfrågor, utöver ledsagningen. Swedavia är fortfarande ett nytt företag, och frågor om den fysiska tillgängligheten har ännu inte börjat samordnas mellan de olika flygplatserna. Det har i en intervju framförts att det finns många olikheter mellan flygplatserna men att det nu finns en inriktning på att öka samarbetet inom Swedavia för att öka effektiviteten. Så småningom ska hanteringen bli likartad. Projekteringsanvisningar ska tas fram i syfte att uppnå en likartad hantering av bl.a. tillgänglighet på Swedavias flygplatser.

Som exempel på insatser kan nämnas det arbete som Swedavia genomförde på Göteborg-Landvetter flygplats i samband med att målet om tillgänglighet skulle vara uppnått 2010. Målet blev en väckarklocka om att något måste göras, och i januari 2010 anordnade flygplatsen ett seminarium om enkelt avhjälpna hinder. Frågan togs upp i flygplatsens ledningsgrupp och man gjorde en kartläggning av alla byggnader och vissa markytor på Göteborg-Landvetter flygplats. Samtidigt avsattes 1,2 miljoner kronor för insatser för att lösa hindren. Åtgärder som kunde åtgärdas med enkla medel är nu genomförda och man arbetar med de åtgärder som kan åtgärdas men kräver finansiering. Även några av de åtgärder som har bedömts vara svårare att lösa är nu klara.

En flygplats kan upplevas som otrygg, och det kan vara svårt att hitta rätt, särskilt om man som resenär är nervös inför en resa. Swedavia har betonat att det därför är viktigt att resenären på ett enkelt sätt kan ta sig fram till informationsdisken. På Göteborg-Landvetter flygplats uppger man att man inte har lyckats fullt ut med detta hittills, men Swedavia uppger att man ska försöka göra flygplatsen tydligare. En del saker har gjorts. Det finns t.ex. ledstråk från flygbussen till terminalerna (inte från parkeringen). De flesta som använder rullstol kommer till flygplatsen med färdtjänst och då kommer de direkt fram till terminalerna. Om man kommer i bil kan man förboka en parkering nära terminalen. Informations- och incheckningsdiskarna på Göteborg-Landvetter

³²⁸ Swedavia, e-brev 2013-04-15 och intervju 2013-04-25, samt trafikutskottets uppföljningsgrupp, studiebesök 2013-06-14.

flygplats är dock alltför höga, vilket gör det svårt för passagerare som använder rullstol.³²⁹

³²⁹ Swedavia, Göteborg Landvetter Airport, intervju 2013-04-17.

8 Sjöfart

I detta kapitel beskrivs olika hinder som uppmärksammats av bl.a. funktionshindersonsorganisationerna när det gäller möjligheterna att resa med båt. Vidare redovisas de åtgärder som vidtagits för att tillgänglighetsanpassa båtar, bryggor och terminaler samt assistans och ledsagning vid båtresor.

8.1 Upplevda hinder

Flera aktörer har framfört att sjöfarten ligger efter i utvecklingen av tillgängligheten. Båtar ska hålla länge, och de båtar som är i trafik är därför ofta gamla. Flera intervjuade konstaterar att de gamla båtarna ofta har höga trösklar och trappor. Nya båtar upplevs däremot ofta vara tillgängliga, liksom ofta även de stora fartygen, som t.ex. färjorna till utlandet. Det är svårt för passagerare med nedsatt hörsel att ta del av information om något händer.

Även bryggorna i skärgården är ett problem. De har olika höjd och standard, vilket innebär att passagerare med vissa former av funktionsnedsättning behöver hjälp för att komma ombord.

8.2 Regelverk

Sedan 2004 finns nationella föreskrifter för handikappanpassning av nya passagerarfartyg.³³⁰ Föreskriften ska tillämpas på nya passagerarfartyg samt på äldre passagerarfartyg som byggs om.³³¹ För vissa äldre passagerarfartyg byggda 1960–2004 finns föreskrifter från 1992 om handikappanpassning. Föreskrifterna är i dag godtagbara men inte helt moderna i fråga om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Sedan 2009 då Sjöfartsinspektionen gick upp i Transportstyrelsen har Sjöfartsverket inte längre några myndiganden att meddela föreskrifter för fartyg. Transportstyrelsen kan utfärda föreskrifter vad avser handikappanpassning av fartyg. Det finns regler på området i Sjöfartsverkets författningssamling.³³² Sjöfartsverket har i uppföljningen framfört att dessa snarast bör överföras till Transportstyrelsens författningssamling.³³³

³³⁰ Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder (SJÖFS 2004:25).

³³¹ Föreskriften bygger på artikel 6b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

³³² SJÖFS 1992:10 om handikappanpassning av passagerarfartyg och SJÖFS 2004:25 om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder.

³³³ Sjöfartsverket, e-brev 2013-10-30.

Dessutom finns bestämmelser i ett EU-direktiv om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.³³⁴ Transportstyrelsen bevakar att föreskrifterna om handikappanpassning uppfylls i samband med inflaggning, ombyggnation och nybyggnation av passagerarfartyg.³³⁵

Sjöfartsverket har inte och har heller inte tidigare haft rätt att utfärda föreskrifter för terminaler och kajer m.m. Utformningen av kajer, bryggor och terminaler omfattas av Boverkets regelverk i plan- och bygglagen som har bestämmelser om byggnaders tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Även Transportstyrelsen har möjlighet att ge ut regelverk för terminaler, kajer och bryggor m.m. Transportstyrelsen har i en kommentar framfört att man enligt förordningen (1980:398)³³⁶ har föreskriftsrätt för luftfart, inte sjöfart.³³⁷

8.3 Inventering av tillgänglighet

Det prioriterade nätet

I det prioriterade nätet ingår för regionen viktiga stomlinjer med trafikering året runt och hög resandefrekvens. En båtbygga längs en linje bör ha minst 20 påstigande personer per trafikerad dag, åtminstone sommartid. I det prioriterade nätet ingår färje- och skärgårdslinjer i tre områden: Stockholms skärgård, Göteborgs södra skärgård samt färjetrafiken till Gotland. Linjerna i Stockholms skärgård utgörs av tre huvudlinjer vilka trafikeras av de nyaste och största skärgårdsbåtarna. Förutom huvudterminalen på Strömkajen i Stockholm ingår terminalerna i Vaxholm och Stavsås. Antalet båtbyggar är 24. Trafiken i Göteborgs södra skärgård utgår från Saltholmsterminalen i Långedrag. I det prioriterade nätet ingår merparten av de härifrån trafikerade bryggorna, 11 stycken. Trafiken till och från Gotland inkluderar terminalerna i Nynäshamn, Visby och Oskarshamn.

Ansvar för att genomföra tillgänglighetsåtgärder vid bytespunkter för båt i form av terminaler och bryggor i det prioriterade nätet för kollektivtrafik ligger hos respektive infrastrukturägare. Det kan handla om regionala kollektivtrafikmyndigheter, privata aktörer, kommuner eller landsting. Det ställer krav på en utbredd samverkan. Det finns ingen samlad information om bytespunkternas status. Sjöfartsverket uppger att åtgärder och ytterligare inventering mycket väl kan ha genomförts av infrastrukturägarna själva utan att de har skyldighet att rapportera in detta till en aktör med övergripande ansvar. Det kan handla om ramper till väderskydd som har trappsteg, kontrastmarkeringar längs bryggkanter eller nivåskillnader mellan båt och bygga.³³⁸

³³⁴ Direktiv 2003/24/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

³³⁵ Transportstyrelsen, 2012.

³³⁶ Förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik, 4 §.

³³⁷ Sjöfartsverket, 2012 och e-brev 2013-09-26, samt Transportstyrelsen, e-brev 2013-10-31.

³³⁸ Sjöfartsverket, 2013.

Tabell 11 Inventeringar av båtterminaler och båtbyggor

| | –2010 | 2011 | 2012 |
|------------------|----------------|----------------|----------------|
| Antal terminaler | Uppgift saknas | Uppgift saknas | Uppgift saknas |
| Antal byggor | 3 | Uppgift saknas | 9 |

Källa: Trafikverket, 2013b.

Inventeringar

Sjöfartsverket inventerade 2007 samtliga sjöterminaler och byggor som ingår i det prioriterade nätet av passagerarbåtslinjer. Sjöfartsverket pekade på att det ur ett tillgänglighetsperspektiv finns mycket att göra vid så gott som samtliga byggor. Sjöfartsverket konstaterade vidare att det vid nästan samtliga båtbyggor saknas kontrastmarkeringar längs byggkanterna och kring uppstickande föremål eller att markeringarna är helt bortnötta. Så gott som alla väderskydd hade trappsteg som måste överbyggas med en kort ramp.

Under 2010 inventerade Waxholmsbolaget sex byggor i Stockholms skärgård, varav tre ingår i det prioriterade nätet. Två av dessa ägs av Trafikverket. Ingen av de inventerade byggorna uppfyllde då helt de krav som gemensamt hade tagits fram av Waxholmsbolaget och tidigare Vägverket.

Under 2012 inventerade Trafikverkets Stockholmsregion 34 allmänna byggor som är kopplade till allmän väg, varav nio byggor ingår i det prioriterade nätet i Stockholms skärgård. Ingen av dessa 34 byggor uppfyllde helt kraven eller Sjöfartsverkets framtagna riktlinjer utifrån befintlig lagstiftning.³³⁹

8.4 Insatser för ökad tillgänglighet

Läget

I november 2013 var ca 17 procent av båtarna tillgänglighetsanpassade, dvs. utrustade med ramp eller lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop (se vidare bilaga 4).

Tabell 12 Andel båtar med olika typer av tillgänglighetsanpassning

| | Låggolv (%) | Ramp/lift (%) | Rullstolsplats (%) | Audiovisuellt utrop (%) |
|-------|-------------|---------------|--------------------|-------------------------|
| Andel | – | 67,6 | 88,3 | 17,1 |

Källa: Databasen Frida (2013-11-05).

Enligt Trafikverket finns en risk att målen enligt den gällande planen inte nås utan särskilda insatser. För det prioriterade nätet för båttrafik finns det i den gällande planen inga medel för investeringar för tillgänglighetsåtgärder för byggor och knappa resurser för underhåll. För att säkerställa genomförandet bör enligt Trafikverket en utvecklingsplan tas fram och investeringarna fördelas jämnt under perioden för att möjliggöra och säkerställa etappmålen.³⁴⁰

³³⁹ Trafikverket, 2013b.

³⁴⁰ Trafikverket, 2013c.

Insatser från Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket

Trafikverket har det långsiktiga planeringsansvaret för alla fyra trafikslagen, men fokus har inte legat på båttrafiken. Från verkets västra region uppges att man inte gör några särskilda insatser för ökad tillgänglighet inom båtområdet. Samtidigt konstaterar de intervjuade tjänstemännen att Sjöfartsverket inte heller gör något inom området. En orsak till detta är enligt de intervjuade tjänstemännen att Sjöfartsverket numera är uppdragsfinansierat och därför inte kan genomföra insatser som inte finansieras genom uppdragsintäkter. Sjöfartsverket har i en kommentar framfört att man arbetar med funktionshinderspolitiken med utgångspunkt i verkets verksamhetsområden. Sjöfartsverket betonar dessutom att man är ett affärsverk.³⁴¹

Trafikverket konstaterar att för bryggor som ägs av Trafikverket finns i gällande plan inga medel avsatta för inventeringar eller tillgänglighetsåtgärder och dessutom knappa resurser för underhåll. Trafikverket hänvisar till att det i Koll Framåt angavs att 80 procent av de ingående bytespunkterna skulle vara åtgärdade år 2010, men att detta inte är uppfyllt.³⁴²

För att underlätta tolkningen av 2004 års föreskrifter har Sjöfartsverket tagit fram en nätbaserad handbok som bl.a. vänder sig till skeppsbyggare, redare och projektörer av nya passagerarfartyg samt till ägare av befintliga passagerarfartyg som ska genomgå ombyggnad. I handboken beskrivs bl.a. vilka fartyg som omfattas av föreskriften, vilka anpassningar som är obligatoriska, vilka undantag som medges samt vilka anpassningar som rekommenderas av olika funktionshindersorganisationer. I handboken finns rekommendationer och bilder som visualiserar bra och mindre bra lösningar vad gäller anpassning av passagerarfartyg.³⁴³

Handisam har tidigare när det gäller genomförandet av den nationella handlingsplanen för funktionshinderspolitiken och kollektivtrafiken pekat på att Sjöfartsverket har fört ut råd och riktlinjer kring tillgänglighet till passagerarfartyg i form av en handbok. Handisam pekade samtidigt på behovet av ytterligare råd och riktlinjer inom kollektivtrafiken när det gäller t.ex. båt-bryggor.³⁴⁴

Transportstyrelsen höll under 2012 ett inledande möte med rederibranschen om hur de genomför EU-förordningen om passagerarrättigheter vid resor till sjöss. Vid detta inledande möte deltog utöver företrädare för sju rederier även Konsumentverket.³⁴⁵

Det finns byggnadsregler för fartyg som försvårar tillgängligheten. Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsverket) kräver t.ex. höga trösklar ombord på fartygen utifrån säkerhetssynpunkt (för att vatten inte ska rinna in), vilket motverkar möjligheten att köra med rullstol ombord på fartygen. Styröbola-

³⁴¹ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, och Sjöfartsverket, e-brev 2013-10-30.

³⁴² Trafikverket, 2013b.

³⁴³ Se <http://www.sjofartsverket.se/funktionshinder/>.

³⁴⁴ Handisam, Underlag till hearing om genomförandet av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken – tema kollektivtrafiken. Dnr 2007/0351.

³⁴⁵ Transportstyrelsen, e-brev 2013-03-21.

get i Västra Götaland har ansökt om dispens för att få ha lägre trösklar, men de blir ändå 5 cm höga. Transportstyrelsen har även regelverk för handikappanpassning av båtar. Där sägs att trösklar ska vara så låga som möjligt. Enligt regelverket ska det finnas en rullstolsplats per 100 passagerare.³⁴⁶

Båttrafik i Stockholms skärgård

Fartyg som byggts efter Sjöfartsverkets föreskrifter från 2004 trafikerar i dag huvudlinjerna i Stockholms skärgård. Merparten av skärgårdsfartygen är dock äldre (byggda 1960–2004) och för dessa finns föreskrifter från 1992 om handikappanpassning. Åtskilliga av dessa äldre fartyg byggs nu om enligt 2004 års föreskrifter.

I samband med uppföljningsgruppens studiebesök vid Waxholmsbolaget redogjordes för olika insatser som har gjorts under senare år. Som exempel nämndes att Waxholmsbolaget år 2009 lät all ombordpersonal gå en utbildning i bemötande av personer med funktionsnedsättning. För närvarande pågår olika tillgänglighetsprojekt, bl.a. riktlinjer för tillgänglighet ombord och införande av heltäckande skyltningssystem.

Inför sommaren 2013 har ett av rederibolagen i Stockholm infört nya taktila skyltar på fem av bolagets fartyg. Skyltarna innehåller punktskrift, relief-text och symboler med tydliga kontraster. Skyltarna talar bl.a. om var man hittar livvästar och toaletter ombord, var man får sitta med husdjur och om dörrar inte får öppnas under färd. Den taktila skyltningen är en utveckling av rederibolagets tillgänglighetsarbete som även har innefattat att man i bolagets flotta har breda landgångar, tillgängliga toaletter och få höga trösklar samt att ombordpersonalen alltid ska finnas nära till hands ifall en resenär behöver hjälp. Införandet av de nya taktila skyltarna har gjorts i syfte att skapa trygghet ombord för resenärer med nedsatt syn, men också för att förenkla för personer med annat modersmål än svenska. Arbetet med den taktila skyltningen har gjorts i nära samarbete med entreprenören, som driver många av rederibolagets helägda fartyg, och målsättningen är att samtliga 20 skärgårdsfartyg i rederibolagets flotta ska vara försedda med taktila skyltar inför säsongen 2014.³⁴⁷

Båttrafik i Göteborgs södra skärgård

Ett av de trafikföretag som har ingått i uppföljningen är Styröbolaget. Bolagets båtar har mycket varierande ålder, vilket innebär att de är byggda enligt olika regelverk och att tillgängligheten därmed varierar. Den intervjuade representanten för bolaget konstaterar att det är dyrt att bygga om äldre båtar till modernare tillgänglighetskrav. Alla båtar utom en har handikapptoalett, men kraven på toaletterna har ökat och i vissa fall kan handikapptoaletterna vara byggda enligt gamla byggregler. Enligt uppgift kommer dock inga kla-

³⁴⁶ Styröbolaget, intervju 2013-04-17.

³⁴⁷ funkaportalen.se.

gomål från resenärerna kring detta. Västtrafik har i sina upphandlingar inte ställt krav på ombyggnad av toaletterna.

Västtrafik har huvudansvaret för bryggorna som Styröbolaget trafikerar. Ett problem vad gäller tillgängligheten till båtarna är att vattennivån varierar förhållandevis mycket. Ett sätt att underlätta ombordstigning är därför att bygga bryggor som flyter på vattnet. Flytbryggor infördes i älvtrafiken på 1990-talet, vilket finansierades av dåvarande Stadstrafiken. Bryggorna köptes sedan ut av Göteborgs kommun som nu äger dem. Detta innebär att Styröbolaget inte kan styra över bryggorna. Det finns också två flytbryggor på Styrö. Förra året tillkom en flytbrygga på Vrångö i Göteborgs södra skärgård. Från Styröbolaget framförs att det kostar mycket att bygga flytbryggor.

Bild 15 Båttrafik över Göta älv, Göteborg



Foto: Utvärderings- och forskningssekretariatet.

På terminalen Saltholmen i Göteborg finns inga flytbryggor. Där är det för trångt för att anlägga sådana. För att öka tillgängligheten för personer som använder rullstol funderar man i stället på att installera en ramp. Den skulle då klara högvatten men inte lågvatten. Ramper är billigare att anlägga, men blir så branta att däcksmän måste hjälpa till om någon med t.ex. rullstol vill komma på och av båten. På Saltholmen har begränsningslinjer målats på kajkanterna.

Sjöfartsverket gjorde för flera år sedan en inventering av hur tillgängliga bryggorna är. Denna inventering är fortfarande aktuell. Det enda som har tillkommit är flytbryggan på Vrångö och en del upprustningar av vänthallar.

Däcksmän fick för några år sedan en kurs via Göteborgs Spårvägar när det gäller funktionshinder. Bolaget har haft kontakt med Allergiförbundet angående var husdjur får vistas på båtarna. Nu har man kommit fram till att hundar etc. tillåts på styrbordsidan på båtarna.³⁴⁸

Från funktionshindersorganisationer i Västra Götaland har framförts att bryggorna i skärgården upplevs vara det stora problemet. De är ofta privata och har olika höjd och standard. Detta innebär att passagerare med vissa

³⁴⁸ Styröbolaget, intervju 2013-04-17.

former av funktionsnedsättning behöver hjälp för att komma ombord. De intervjuade organisationerna menar att det därför vore bra med fler flytbryggor som är på samma höjd som båten, vilket man har för båttrafiken över Göta älv och på Styrso.³⁴⁹

Upphandling av skärgårdstrafik i Västra Götaland

Styrsobolaget har kört båttrafik sedan 1922. Bolaget kör båttrafik över Göta älv (Älvsnabben) och i Göteborgs södra skärgård. För älvtrafiken hade bolaget först avtal med Göteborgs Spårvägar. År 1990 ändrades organisationen så att Spårvägen blev en utförare. Samtidigt bildades Stadstrafiken som 1999 överfördes till Västtrafik. Styrsobolaget var kommunalt fram till 2004 då det privatiserades. Samtidigt vann Styrsobolaget den första upphandlingen av trafik.

Förra året upphandlades Styrsobolaget för trafikstart 2014. Bolaget var enda anbudsgivare. Västtrafik uppges ha ställt en del krav på tillgängligheten som var hårdare än de som finns i regelverket. Transportstyrelsen har inte ställt krav på akustiska och visuella brandlarm, men Västtrafik har ställt krav på det i sin upphandling. Brandlarmen aktiveras av befälhavaren ombord. Brandlarm kan orsaka panik och ska inte sättas igång om det inte finns behov. Ett annat exempel är att regelverket ställer krav på att det ska finnas handtag på sätena på 4 procent av platserna, medan Västtrafik i sin upphandling ställer krav på att det ska finnas handtag på 8 procent. Sådana krav ställdes enligt Styrsobolaget inte i den upphandling som gjordes 2011 av båttrafik i andra delar av skärgården (bl.a. Lysekil). Styrsobolaget konstaterar att Västtrafik har ställt olika tillgänglighetskrav i olika upphandlingar och att kraven har varit skarpare i Göteborg.

Styrsobolaget utgick i sitt anbud från dessa krav när man beräknade kostnaden. Extrakostnaderna uppgår enligt bolaget inte till ”några astronomiska belopp”, men kraven medför ändå en hel del jobb. Styrsobolaget tror inte att kraven stänger ute andra anbudsgivare. Västtrafik kommer 2014 att köpa in nya pendelfärjor för trafik över älven. För Västtrafik är det en fördel att själv äga fartygen för att få konkurrens vid nästkommande upphandling av driften. För Styrsobolaget är det i stället en fördel att äga fartyg eftersom det då går att styra utformning och val av motorer etc.³⁵⁰

Båttrafik i Luleå skärgård

Det finns fem öar i Luleå skärgård som är bebodda året runt. Invånarna här är garanterade minst en leverans varje vecka. Vintertid nås öarna via Trafikverkets isvägar. Sommartid körs turisttrafik. Båttrafiken i Luleå skärgård är upphandlad. Av de två upphandlade båtarna är en tillgänglig och en inte tillgänglig. Det finns t.ex. inte handikapptolett ombord. Orsaken är att Luleå kom-

³⁴⁹ Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

³⁵⁰ Styrsobolaget, intervju 2013-04-17.

mun inte tänkte på tillgängligheten och missade detta i den upphandling som gjordes senast. Detta är en försämring mot tidigare.³⁵¹

Båttrafiken i Östergötlands skärgård

Båttrafiken i Östergötland är ganska begränsad, men det finns lite skärgårds- trafik. På öarna i skärgården finns ca 200–300 boende. Ansvaret för skärgårdstrafiken ligger på landstinget som tog över detta samtidigt som man tog över ansvaret för övrig trafik. Tillgängligheten på båtarna bedöms vara god, däremot är den lite sämre på vintern på den svävare som används då.³⁵²

8.5 Assistans och ledsagning vid båtresor

Passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar regleras genom en EU-förordning som bl.a. anger att assistans i hamnar bör göra ombordstigning och landstigning möjlig för personer med funktionsnedsättning.³⁵³

I uppföljningen har endast framkommit ett fåtal exempel på ledsagning inom båttrafiken. I Västra Götaland kan ledsagning för skärgårdstrafiken beställas från Västtrafik. Ledsagning utförs på terminalen på Saltholmen, och beställning ska göras i god tid. Styröbolaget menar dock att i praktiken sker ingen ledsagning, bl.a. eftersom färdtjänsten skjutsar sina resenärer ända fram till båten.³⁵⁴

³⁵¹ Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten, intervju 2013-04-09, och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

³⁵² Östgötatrafik, intervju 2013-05-23.

³⁵³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning nr 2006/2004.

³⁵⁴ Styröbolaget, intervju 2013-04-17.

9 Mål, regler och resurser m.m.

I kapitlet redovisas uppföljningens iakttagelser när det gäller styrning och samordning för ökad tillgänglighet. Detta innefattar styrningen genom mål och regler samt resurser för ökad tillgänglighet. Vidare beskrivs myndigheternas uppföljning och den tillsyn som utövas inom området, bl.a. avseende de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Avslutningsvis beskrivs kortfattat utvecklingen när det gäller sådan kollektivtrafik som inte upphandlas, s.k. kommersiell trafik.

9.1 Styrning genom mål

Svag och otydlig styrning

I uppföljningen har de olika aktörerna framfört synpunkter på hur den statliga styrningen fungerar. Flera aktörer, bl.a. Handisam, menar att ett problem i styrningen är att tillsynen är svag och att styrningen av de statliga myndigheterna borde bli tydligare.³⁵⁵ Även Trafikverket menar att om tillgänglighetsmålen ska uppnås måste styrningen bli tydligare:

Nu är tillgänglighet en fråga som hela tiden släpar efter. Målet om uppnådd tillgänglighet 2010 nåddes inte, men det fick ingen reaktion från statsmakternas sida. Det måste bli tydligare reaktioner på resultatet av myndigheternas insatser.³⁵⁶

I uppföljningen har flera aktörer konstaterat att inget händer om målen inte uppfylls. Det kan konstateras att exempelvis målet för kollektivtrafikens tillgänglighet 2010 inte uppnåddes. Flertalet intervjuade konstaterar att arbetet skulle pågå under tio år men att insatserna påbörjades för sent. Flera intervjuade konstaterar att regeringen inte har kommenterat detta eller sänt några tydliga signaler till myndigheterna med anledning av att målet inte uppnåddes. Därefter har tidsgränsen utökats till 2016 men inte heller detta mål kommer att nås. Nu gäller i stället att målen om ett tillgängligt transportsystem ska vara uppnått 2021.

De intervjuade tjänstemännen vid Handisam konstaterar att det har varit på samma sätt med målet att enkelt avhjälpta hinder skulle vara avhjälpta till 2010, vilket inte heller uppnåddes. SRF menar att även där kom arbetet i gång för sent och nu har avstannat.

I uppföljningen har flera förklaringar getts till varför målen ännu inte har uppnåtts. Enligt Svensk Kollektivtrafik kan en orsak vara att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning inte är en tillräckligt intressant fråga. För

³⁵⁵ Handisam, intervju 2013-03-06.

³⁵⁶ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

beslutsfattare är det ofta också en prioriteringsfråga där kostnaden för en tillgänglighetsinsats måste vägas mot andra typer av investeringar. Ett annat problem med arbetet under perioden 2000–2010 var att det inte fanns några fastställda ingångsvärden att jämföra mot. Exempelvis HRF menar att en förklaring till att målet inte har uppnåtts är att det finns många oklarheter om vad som förväntas att myndigheterna och andra aktörer ska göra. Eftersom det finns många olika typer av funktionsnedsättningar är det t.ex. oklart vad som avsågs med ”fullt tillgängligt”. HRF hänvisar till att bl.a. Statskontoret har pekat på att oklarheter i målen gjorde det svårt att följa upp och utvärdera resultaten av funktionshinderspolitiken till år 2010. Från flera funktionshindersorganisationer har vidare framförts att insatserna har minskat efter 2010. När det gäller trafiken har vissa saker gjorts, men det har gått trögt.³⁵⁷

Tydliga eller otydliga mål?

I uppföljningen har de intervjuade aktörerna haft delvis skiftande syn på målen för transportpolitiken och tillgängligheten. Handisam menar att målen är tydliga. Trafikanalys har framfört att preciseringen av funktionsmålet när det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är otydlig eftersom den inte ger uttryck för i vilken omfattning transportsystemet ska vara användbart eller hur stor del av personerna med funktionsnedsättning som ska kunna använda systemet.³⁵⁸

DHR menar att den statliga styrningen av myndigheterna är ganska tydlig. SRF menar att målen för arbetet är bra, men att utvecklingen går långsamt. Enligt SRF är det viktigt att få till incitament för att målen ska uppfyllas. Från HRF menar man att målen för transportsystemets tillgänglighet är ganska allmänt hållna. Från förbundet har framförts att det borde ställas tydligare krav och sättas mer press på trafikföretag och myndigheter:

Det räcker inte med att enbart ange en allmän inriktning. Det är viktigt att statsmakterna är konkreta i de krav som ställs; det räcker inte med att endast ange allmänna krav om ”god tillgänglighet”. Det borde finnas krav i form av konkreta etappmål som är möjliga att följa upp och som årligen redovisas. Det kan t.ex. avse att hörslina och textinformation ska finnas. Med dagens allmänna inriktning om generell tillgänglighet och utan specifikationer finns risken att inget blir gjort.³⁵⁹

HRF hänvisar till de krav på textning som ställs i SVT:s sändningstillstånd och de krav på textning som ställs på de kommersiella kanalerna. Enligt HRF borde liknande krav på successivt utökad tillgänglighet kunna ställas även inom trafikområdet.

³⁵⁷ Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, Handisam, intervju 2013-03-06, HRF, intervju 2013-03-27, och SRF, intervju 2013-03-12.

³⁵⁸ Handisam, intervju 2013-03-06, och Trafikanalys, 2012a.

³⁵⁹ HRF, intervju 2013-03-27.

9.2 Regelverk för ökad tillgänglighet

Omfattande regelverk

Det finns många olika regler som tas fram av ett flertal aktörer – EU-regler, nationella lagar, myndighetsföreskrifter, regionala regler, interna regler m.m. På EU-nivå regleras passagerarnas rättigheter per trafikslag, dvs. genom fyra olika förordningar.

Flera aktörer, bl.a. Handisam, menar att lagstiftningen inom trafikområdet är bra men tillämpningen svag. Flertalet aktörer framhåller att EU:s regler har varit drivande i tillgänglighetsarbetet och haft en positiv påverkan. Handisam menar att EU-direktivens krav på Sverige är tydliga och att EU-direktiven har haft en mycket positiv inverkan på arbetet med tillgänglighet inom trafikområdet. Däremot upplevs FN-konventionen inte ha haft någon större påverkan på arbetet inom trafikområdet.³⁶⁰

Från funktionshindersorganisationerna har delvis andra synpunkter framförts. HRF menar att den svenska kollektivtrafiklagstiftningen om tillgänglighet är ganska allmänt hållen och uddlös och att frågor kring bl.a. hörsel är perifera. Från DHR framhålls att den nationella lagstiftningen inom området är både otydlig och godtycklig. Som exempel nämns lagen om handikappanpassad kollektivtrafik som inte upplevs göra någon nytta. DHR menar att både funktionshindersorganisationer och branschen är eniga om detta. I svenska funktionshindersrörelsens alternativrapport till FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning konstateras att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik har funnits i över 30 år. I rapporten framförs att det är oacceptabelt att bristerna fortfarande är så omfattande.³⁶¹

Trafikverket har i uppföljningen betonat att tydliga krav i regelverket underlättar arbetet med att förbättra transportsystemets tillgänglighet. Samtidigt påpekas att regelgivning inte är Trafikverkets uppgift – det är Transportstyrelsens.³⁶²

Regeringen uppdrog i augusti 2013 åt en utredare att göra en översyn av lagstiftningen om inrikes transporter och föreslå ändringar för att uppnå ett modernt regelverk. I direktivet konstateras att den civilrättsliga lagstiftningen om järnvägstransporter är föråldrad och i behov av en bred översyn, bl.a. återspeglar inte lagstiftningen om inrikes person- och godstransporter det förhållandet att det numera är olika aktörer som ansvarar för infrastrukturen respektive utför järnvägstransporterna. Det anges vidare att utvecklingen har medfört att regleringen har blivit svåröverskådlig och inkonsekvent. Uppdraget ska slutredovisas senast den 27 februari 2015.³⁶³

³⁶⁰ Handisam, intervju 2013-03-06.

³⁶¹ HRF, intervju 2013-03-27, DHR, intervju 2013-03-15, och Handikappförbunden, 2011.

³⁶² Trafikverket, intervju 2013-10-07.

³⁶³ Justitiedepartementet, 2013b.

Reglering av passagerares rättigheter vid ledsagning

Flertalet aktörer menar att EU:s regelverk är mycket styrande. Som framgått av tidigare avsnitt finns fyra EU-förordningar om passagerares rättigheter som reglerar rätten till ledsagning inom flyg, tåg, buss och sjöfart. Flera intervjuade aktörer har uppmärksammat att de fyra förordningarna ser olika ut, bl.a. eftersom de har tillkommit vid olika tider och på grund av hur framgångsrika olika lobbyorganisationer har varit. Bland annat Samtrafiken menar att det är ett problem att EU har sina regelverk uppdelade på trafikslag, medan Sverige har en trafikslagsövergripande ansats. Samtrafiken menar att reglerna för buss och båt är nyast och därmed bäst.

EU-förordningarna anger minimikrav. Jernhusen menar att man borde ta det bästa från de fyra förordningarna och föra samman det till svensk lag så att samma krav ställs oavsett transportslag.³⁶⁴

Utredning med förslag till lag om resenärers rättigheter i kollektivtrafik

Regeringen tillkallade i juni 2008 en utredare med uppgift att lämna förslag till en ny reglering om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik. Utredningen, som antog namnet Utredningen om en ny kollektivtrafiklag hade i uppdrag att föreslå lagstiftning som stärker passagerarnas rättigheter och i det sammanhanget särskilt beakta behoven hos personer med funktionsnedsättning. Utredaren lämnade i oktober 2009 ett slutbetänkande i vilket förslag lämnades om bl.a. särskilda rättigheter för personer med funktionsnedsättning när det gäller rätten att resa, rätt till assistans vid på- och avstigning, information om bytespunkters tillgänglighet samt ledsagning.³⁶⁵

Justitiedepartementet presenterade i juli 2013 en promemoria med kompletterande bestämmelser när det gäller lagstiftning om resenärers rättigheter.³⁶⁶ Promemorian behandlar i huvudsak frågor som rör tre av EU-förordningarna om resenärers rättigheter.³⁶⁷ I promemorian lämnas förslag till hur förordningarnas tillämpningsområden bör avgränsas i förhållande till det förslag som Utredningen om en ny kollektivtrafiklag lämnade 2009. Merparten av bestämmelserna föreslås bli införda i en ny lag om resenärers rättigheter. Promemorian har varit ute på remiss och hanteras nu inom Justitiedepartementet.³⁶⁸

Konsekvenser av att inte följa lagkrav

I en rapport från det s.k. fördubblingsprojektet konstateras att det saknas reella sanktionsmöjligheter mot den eller de som inte arbetar för att öka tillgängligheten. I denna uppföljning har frågan om sanktionsmöjligheter tagits

³⁶⁴ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

³⁶⁵ Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik (SOU 2009:81).

³⁶⁶ Ds 2013:44.

³⁶⁷ Tågpassagerarförordningen (EG) nr 1371/2007, fartygspassagerarförordningen (EU) nr 1177/2010 och busspassagerarförordningen (EU) nr 181/2011.

³⁶⁸ Näringsdepartementet, intervju 2013-10-21.

upp av ett antal aktörer. Bland annat SRF Norrbotten konstaterar att befintliga regelverk inte alltid följs, men att det saknas sanktionsmöjligheter. I svenska funktionshindersrörelsens alternativrapport till FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning framförs att underlåtenhet att följa befintligt regelverk måste bestraffas.³⁶⁹

Handikappförbunden konstaterar att det av EU-förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer³⁷⁰ framgår att ”medlemsstaterna bör fastställa påföljder vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning samt se till att påföljderna tillämpas. Påföljderna, som bland annat kan innefatta ersättning till den berörda personen, bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Handikappförbunden menar att regeringen på ett mycket tydligare sätt måste kräva att hela transportsektorn följer befintligt regelverk och att det måste införas påföljd för underlåtenhet att beakta resenärer med funktionsnedsättning i enlighet med EU:s förordning.³⁷¹

I en departementspromemoria från Justitiedepartementet om resenärers rättigheter konstateras att det i EU-förordningarna för tågpassagerare, fartygspassagerare och busspassagerare finns konsumenträttsliga bestämmelser för vilka det i svensk rätt saknas sanktioner eller där de befintliga sanktionerna är otillräckliga. Till denna kategori hör bl.a. skyldigheterna för transportörer m.fl. att lämna assistans till resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet samt fastställa icke-diskriminerande villkor för tillgänglighet för befordran av resenärer med funktionsnedsättning. Mot denna bakgrund föreslås i departementspromemorian att det ska införas en särskild marknadsrättslig sanktion som gäller vid överträdelse av förordningarnas bestämmelser om tillhandahållande av biljetter och bokningar samt assistans till resenärer med funktionsnedsättning samt fastställande av regler för befordran av resenärer med funktionsnedsättning.³⁷²

Tillgänglighetskraven i regelverket

Synen på regelverket skiljer sig åt mellan olika aktörer. Bland annat de intervjuade myndigheterna i Norrbotten menar att det finns tydliga tillgänglighetskrav i lagstiftningen, bl.a. krav på tidsatta mål för kollektivtrafikens tillgänglighet. Exempelvis Samtrafiken menar däremot att reglerna är mycket allmänna, vilket leder till passivitet bland aktörerna och att alla väntar. Samtrafiken menar att det finns flera exempel på otydligheter.

Trafikverket och SKL har tagit fram nya regler för vägars och gators utformning (VGU) som genomförs regionalt och lokalt. Bland annat Trafikverket menar att VGU har förbättrats vad gäller tillgänglighetskraven. Detta innebär att sådant som har åtgärdats tidigare inte nödvändigtvis lever upp till

³⁶⁹ Svensk Kollektivtrafik, e-brev 2013-03-15, SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, och Handikappförbunden, 2011.

³⁷⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

³⁷¹ Handikappförbunden, 2011.

³⁷² Ds 2013:44.

de krav som ställs i dag och därför kanske måste förbättras igen. Det är viktigt med tydlighet i de krav som ställs.

När det gäller Boverkets föreskrifter och allmänna råd om enkelt avhjälpta hinder (HIN) finns det oklarheter kring tolkningen av vilka krav som kan ställas. Det finns bara ett rättsfall att utgå från. Ett konkret exempel på problem i HIN är dess regler om kontrastmarkeringar. Det finns i dag inga leverantörer som kan lämna långsiktiga lösningar enligt HIN:s krav. De klistermarkeringar som finns att tillgå krackelerar efter ett år. Kontrastmarkeringarnas kontrastskillnader minskar under åren på grund av blekning, smuts, saltning etc. En annan oklarhet handlar om tolkningen av lagstiftningen där det enligt ALM ska anläggas hiss vid hållplats om nivåskillnaden är över ett våningsplan. I uppföljningen har från kommunalt håll framförts att kravet är helt orimligt att uppfylla. En av de intervjuade kommunerna menar att det borde finnas en kontrollinstans som granskar tillgängligheten utifrån lagstiftningen och ger stöd för tillämpningen. Granskningen borde avse alla och genomföras på lika sätt. Det borde bli tydligare vilka nivåer som är rimliga.

Bland annat Göteborgs stad menar att det är olyckligt att det finns olika regelverk för väg- och järnvägsområdet. Detta gör det svårt att kommunicera med projektledare och det blir en stor utmaning att se till att alla projektörer vet vad som gäller. Det finns konkreta exempel på att olika aktörer och regelverk kan leda till problem. Som exempel nämns en trappa mellan ett stationsområde som börjar på mark som Trafikverket ansvarar för där europeiska standarden TSD är styrande och som slutar på kommunal mark där Boverkets föreskrifter är styrande. I projektet kunde man inte enas om hur trappans kontrastmarkeringar skulle utformas.³⁷³

Översyn av lagen om handikappanpassad kollektivtrafik

Transportstyrelsen fick i sitt regleringsbrev för 2012 i uppdrag att göra en översyn av lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. I uppdraget ingick att göra en översyn av förordningar och föreskrifter om utformning av trafik-anläggningar och färdmedel. Transportstyrelsen redovisade uppdraget till Näringsdepartementet i maj 2013. Översynen bereds inom Regeringskansliet.³⁷⁴

Bland annat Handikappförbunden har framfört att det är bra att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik ses över, men att översynen kommer för sent.³⁷⁵

Bakgrunden till översynen var enligt regeringen utvecklingen av såväl svensk lagstiftning som EU-rätt under de senaste decennierna. Under senare år har EU-rätten i allt högre utsträckning kommit att reglera utformningen av

³⁷³ Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten, intervju 2013-04-09, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, Trafikverket Region Nord, intervju 2013-04-08, och Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17.

³⁷⁴ Regeringskansliet, Näringsdepartementet, 2011 och Regeringskansliet, Näringsdepartementet, 2012a samt Näringsdepartementet, intervju 2013-10-21.

³⁷⁵ Handikappförbunden, e-brev 2013-03-13.

fordon och anläggningar för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och det har kommit flera EU-direktiv med bäring på tillgänglighet.

I Transportstyrelsens översyn konstateras att det under de senaste decennierna har skett en successiv anpassning av fordon och infrastruktur för att förbättra tillgängligheten för personer som har funktionsnedsättning. Transportstyrelsen framhåller samtidigt att det fortfarande finns behov av bl.a. samordning mellan en rad olika aktörer när fordon och fasta anläggningar ska tillgänglighetsanpassas. Enligt Transportstyrelsens översyn har samordningen i viss mån försvårats av att regelverk i vissa delar saknas och i vissa andra delar är föråldrat. Transportstyrelsen konstaterar vidare att det kan komma att behövas tydligare krav för att säkerställa att gränssnittet mellan fordon/fartyg och anläggningar fungerar.

I översynen gjorde Transportstyrelsen en analys av konsekvenserna om man skulle upphäva lagen om handikappanpassad kollektivtrafik utan att ersätta den genom en ny lag eller genom att befintlig lagstiftning kompletteras med motsvarande eller liknande bestämmelser. Transportstyrelsen fann här att det alltså finns ett behov av regler om tillgänglighetsanpassning och att ett upphävande av lagen skulle innebära att regler saknas i vissa avseenden. Utifrån detta har Transportstyrelsen föreslagit att bestämmelserna i tillämpliga delar förs in i lagen om kollektivtrafik då detta bedöms ge bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster ska utformas. Det blir enligt Transportstyrelsen också möjligt för dem att i egenkap av tillsynsmyndighet enligt lagen om kollektivtrafik utöva tillsyn över tillgänglighetsanpassningen.

Transportstyrelsen föreslår vidare att de får rätt att meddela de föreskrifter som behövs om kollektivtrafikanläggningarnas och färdmedlens konstruktion, utrustning och drift. Transportstyrelsen konstaterar att det finns behov av ett regelverk som är styrande på ett annat sätt än de publikationer som getts ut av Trafikverket, särskilt för att underlätta samordningen mellan berörda aktörer. Anpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning bör dock även fortsättningsvis samordnas av Trafikverket.

Transportstyrelsen har konstaterat att det inom sjöfartsområdet finns behov av krav på tillgänglighetsanpassning även av fartyg som inte används i sådan kollektivtrafik som avses i lagen om kollektivtrafik. Transportstyrelsen föreslår därför att bestämmelser med krav på tillgänglighetsanpassning av fartyg i passagerartrafik förs in i fartygssäkerhetslagen och att ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter förs in i tillämplig förordning.³⁷⁶

I översynen föreslås också att ansvarsfördelningen mellan lagstiftningen avseende byggnadsverk i plan- och bygglagen och den specifika regleringen av byggnader inom transportområdet bör ses över.³⁷⁷

³⁷⁶ Fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

³⁷⁷ Transportstyrelsen fick i december 2011 i uppdrag att göra en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet den 1 maj 2013.

Kollektivtrafiklagstiftning

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) menar att lagstiftningen kring den särskilda kollektivtrafiken är spretig, inte minst från resenärens perspektiv. SKL anser att nuvarande lagstiftningar inom persontransportområdet bör ersättas med en samlad lagstiftning som syftar till att ange vad de ansvariga ska åstadkomma med verksamheten utan att detaljreglera hur uppgiften ska fullgöras i de olika fallen. I dag råder olika förutsättningar för allmän och särskild kollektivtrafik. SKL menar att den allmänna kollektivtrafikens tillgänglighetsanpassning skulle stimuleras i ännu högre grad genom en integrering. Tillgängligheten bör inte i första hand förbättras genom särlösningar utan genom att kollektivtrafiken utformas så att den kan användas även av personer med funktionsnedsättning. SKL vill modernisera lagstiftningen och ha en funktionslagstiftning.³⁷⁸

9.3 Resurser för ökad tillgänglighet

Inga uppgifter om hur mycket resurser som läggs på tillgänglighetsarbetet

Uppföljningen visar att det inte finns några uppgifter om hur mycket pengar som satsas sammanlagt på tillgänglighetsarbete inom trafikområdet i Sverige. Ingen myndighet eller annan aktör som har kontaktats i uppföljningen har kunnat redovisa hur mycket som satsas. Trafikverket menar att det är mycket svårt att säga hur mycket pengar som har avsatts till insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det går ofta inte att särredovisa dessa kostnader eftersom de ingår i olika projekt som Trafikverket och andra arbetar med. Från bl.a. funktionshindersorganisationer har framförts att avsaknaden av sammanställningar på nationell nivå gör att det är svårt att värdera de insatser som görs. Exempelvis SRF konstaterar att det är möjligt att mycket satsas, men vet inte om satsningarna görs på rätt saker.³⁷⁹

Handisam har pekat på att det finns brister i den interna uppföljningen inom Trafikverket. Trafikverket uppges t.ex. ha svårt att redovisa hur mycket resurser som satsas på tillgänglighetsanpassning. Samtidigt kan det också vara svårt att redovisa hur stor andel av t.ex. en satsning på ett nytt resecentrum som handlar om tillgängliggörande för personer med funktionsnedsättning. Det kan därför vara svårt att mäta hur mycket tillgänglighetsanpassningen kostar. Handisam pekar även på att det är en brist att det inte går att samlat visa hur mycket som görs på nationell nivå.³⁸⁰

Även på lokal nivå är det svårt att uppskatta kostnaderna för tillgänglighetsinsatser. Som exempel kan nämnas att Linköpings kommun avsätter

³⁷⁸ SKL, intervju 2013-04-12.

³⁷⁹ Trafikverket, intervju 2013-10-07, och SRF, intervju 2013-03-12.

³⁸⁰ Handisam, intervju 2013-03-06.

pengar till funktionshindersåtgärder men uppger att det är svårt att avgränsa vilka kostnader som hänförs till funktionshinder. Funktionshindersperspektivet ingår i både planering och drift och ska inte ses som en merkostnad. När SJ gör investeringar som ökar tillgängligheten utgår man från kundnyttan. De förslag som läggs fram godkänns ofta, men liksom vad som gäller i övrigt måste man även här hushålla med resurserna.³⁸¹

Resurser avsatta i de nationella planerna

Behoven av insatser redovisas i de nationella planerna. Utifrån dessa behov avsätts resurserna. Med de medel som finns avsatta i den gällande nationella planen och i förslaget till ny plan menar Trafikverket att det finns medel avsatta för att uppnå målet till 2021. Trafikverket uppger att det de senaste åren inte har varit möjligt att avsätta så mycket pengar till åtgärder, men åren 2014–15 kommer mer pengar att avsättas enligt den gällande nationella planen. Både i den gamla och den nya planen har knappt totalt 1 miljard kronor avsatts för stationer och lika mycket för busshållplatser för perioden fram till 2021.

När det gäller frågan om det går att få fram uppgifter om hur mycket medel som använts för åtgärder som gynnar personer med funktionsnedsättning redovisar Trafikverket i tabellen nedan vad som har lagts på objekt som är kodade ”tillgänglighetsanpassning” ur Trafikverkets ekonomisystem.³⁸²

Tabell 13 Medel för åtgärder avseende tillgänglighetsanpassning (avser objekt med kodning tillgänglighetsanpassning)

| | Utfall till och med 2010 (mnkr) | Utfall 2011 (mnkr) | Utfall 2012 (mnkr) | Utfall 2013 (jan–sept) (mnkr) |
|--------------|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|
| Järnväg | 220,4 | 82,8 | 38,8 | 35,5 |
| Väg | 24,7 | 5,0 | 1,3 | 1,8 |
| Summa | 245,1 | 87,8 | 40,1 | 37,3 |

Källa: Trafikverket, e-brev 2013-10-16.

Utöver detta avsätter Trafikverket pengar i projekt som exempelvis Uppsala bangård, tätortsåtgärder Pajala, Hjulsta–Kista m.fl. Trafikverket uppger att det inte är möjligt att ur deras ekonomisystem få fram ”delkostnaden” som inryms i större projekt, eller för projekt som har ett annat huvudsyfte än tillgänglighetsanpassning. Detta innebär att det inte är möjligt att få fram ”delkostnaden” för de insatser som görs för tillgänglighetsanpassningen för personer med funktionsnedsättning.

På frågan om hur mycket medel det finns avsatt i den gällande nationella planen och hur mycket som använts respektive är kvar anger Trafikverket följande. I förslaget till den nu gällande nationella transportplanen föreslogs 2,8 miljarder för ökat kollektivtrafikresande och där ingår 150 stationer, ca 2 000 busshållplatser, nya kollektivtrafikkörfält samt en del annat. Enligt

³⁸¹ SJ, intervju 2013-05-20.

³⁸² Trafikverket, intervju 2013-10-07.

uppgift från Trafikverket används dessa medel ganska brett, men det är en gång beräknat att drygt ca 900 miljoner ska användas till stationer och ungefär lika mycket till busshållplatser. Enligt Trafikverket finns detta dock inte preciserat i siffror i den slutliga planen, men det planerade antalet bytespunkter finns med.

När det gäller hur mycket som har avsatts och hur det fördelas över planeringsperioden i förslaget till nationell plan anger Trafikverket följande. Enligt delrapporten om åtgärdsområden föreslås 1 000 miljoner kronor för åtgärder för ett tillgängligt transportsystem för alla. Nivån är lagd för att det ska gå att åtgärda det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning. Fördelningen på detaljerad nivå under planperioden är inte gjord ännu. Eftersom måläret år 2021 är ambitionen att åtgärderna ska kunna vara genomförda till dess.

När det kommer till hur prioriteringen av åtgärder i den nationella planen görs, vilka kriterier som används och hur dessa åtgärder har hanterats anger Trafikverket att prioriteringen är gjord utifrån transportpolitiska mål, olika åtgärders effekter och en strävan efter att nå så bred måluppfyllelse som möjligt, dvs. att satsa på att genomföra åtgärder som bidrar till flera mål. För just åtgärderna för ett tillgängligt transportsystem för alla har nivån lagts med utgångspunkten att nå de uppsatta målen inom funktionshinderspolitiken.

På frågan om hur prioriteringen av åtgärder i den rullande verksamhetsplaneringen görs, vilka kriterier som används och hur dessa åtgärder har hanterats och prioriterats anger Trafikverket att åtgärderna planeras in av regionerna i den årliga verksamhetsplanen. Detta samordnas med hur Trafikverket genomför beläggningsarbeten eller andra arbeten. Ofta fokuserar man på ett stråk i taget.³⁸³

Transportstyrelsen bedömer i sitt remissvar till förslaget till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 att det fortfarande finns stora brister i kollektivtrafiken i förhållande till målet att göra den användbar för personer med funktionsnedsättning. Transportstyrelsen konstaterar att det framgår i planen att åtgärdstakten har avtagit på både väg- och järnvägssidan och att det finns en risk att målen enligt gällande plan inte nås utan särskilda insatser. För att säkerställa genomförandet bör investeringarna fördelas jämnt under perioden för att möjliggöra och säkerställa etappmålen. Transportstyrelsen förutsätter utifrån detta att erforderliga investeringsmedel för ett genomförande av planen reserveras för att säkerställa att den föreslagna utvecklingsplanen kan realiserars.³⁸⁴

Kostnader för tillgänglighetsinsatser

Från flera aktörer har det framförts att satsningar på att förbättra tillgängligheten till kollektiva färdmedel i grunden är en demokratifråga, dvs. att även personer med funktionsnedsättningar ska kunna resa. Flera aktörer, bl.a. Jern-

³⁸³ Trafikverket, intervju 2013-10-07.

³⁸⁴ Transportstyrelsen, 2013c.

husen, har vidare framfört att det också handlar om att det ska finnas ekonomiska incitament för att överföra resande från dyr färdtjänst till kollektiva färdmedel.

SKL har i uppföljningen konstaterat att kollektivtrafikens kostnader ökar mer än antalet resenärer. En bland flera orsaker till detta uppges vara kostnaderna för att tillgängliggöra kollektivtrafiken. Ibland ställs överkrav och SKL menar att man måste hitta en rimlig nivå på tillgänglighetskraven i relation till hur många resenärer med funktionsnedsättningar som nyttjar kollektivtrafiken. SKL betonar att det är viktigt att lägga resurserna på rätt saker. SKL följer frågan vad det är som driver på kollektivtrafikens kostnader. SKL menar att tillgänglighet måste få kosta, men att det är viktigt att vara medveten om vilka krav som är rimliga att ställa. Det är viktigt med transparens. SKL driver frågan om att harmonisera allmän och särskild kollektivtrafik. Genom att göra det kan man optimera resurserna i båda systemen och använda den samlade kollektivtrafiken bättre. Frågan om kostnaderna för anpassningsarbetet har även uppmärksamats av andra aktörer. Exempelvis Göteborgs Spårvägar menar att det finns en gräns för vad som är ekonomiskt försvarbart när det gäller genomförande av fysiska insatser för ökad tillgänglighet.³⁸⁵

Samtrafiken har i uppföljningen betonat att det är viktigt att komma ihåg att det egentligen inte är dyrare att bygga fordon som är anpassade:

Perspektivet borde ändras så att man i stället för att fråga hur mycket anpassning kostar borde fråga hur mycket man sparar genom att anpassa transportsystemet. För personer utan funktionsnedsättning är det en komfortfråga, men för personer med funktionsnedsättning är det avgörande.³⁸⁶

Inga öronmärkta medel för tillgänglighet

Det finns ingen öronmärkning av statliga medel som ska satsas på tillgänglighetsanpassning. Trafikverket uppger att insatser ska finansieras inom ramen för de anslag som Trafikverket får. Prioriteringen av pengar på olika insatser utgår från de nationella planerna och skrivningarna i regeringens proposition. Från exempelvis Trafikverkets västra region framförs att dessa inte ger någon tydlig signal om att kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska prioriteras. De intervjuade tjänstemännen menar att det behövs en egen pott med pengar för att lyfta fram tillgänglighet separat från trafiksäkerhet och miljö. Bland annat Handisam har påpekat att det tidigare, i satsningen Koll Framåt, fanns öronmärkta medel till tillgänglighetsarbete, vilket också visades i ett relativt stort antal åtgärdade stationer.³⁸⁷

Funktionshindersorganisationerna har framfört att det vore bra om staten kunde satsa särskilda medel på att öka tillgängligheten. Exempelvis SRF betonar dock att anpassningar gynnar alla och att anpassningar därför bör ske

³⁸⁵ Jernhusen AB, intervju 2013-04-15, SKL, intervju 2013-04-12, och Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

³⁸⁶ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

³⁸⁷ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, och Handisam, intervju 2013-03-06.

inom ramen för det normala arbetet och den normala budgeten. Som exempel nämns att ledsagningen inom flyget finansieras genom de normala flygplatsavgifter som flygbolagen betalar. Kostnad för ledsagning bör inte ses som en extra kostnad utan som en del i den normala verksamheten.³⁸⁸

Bidrag från Trafikverket

Kommunerna kan få bidrag från Trafikverket för tillgänglighetsinsatser. Trafikkontoret i Göteborgs stad menar att det är viktigt att det finns särskilda bidrag – det gör att tillgänglighetsprojekt kommer lite före i kön när det gäller att prioritera mellan olika projekt i en kommun. Projekt som innebär ett åtagande gentemot staten och ställer krav på samverkan med andra aktörer måste prioriteras upp av kommunen. Sådana projekt ger även högre status och lyfter funktionshindersfrågorna.³⁸⁹

Konkurrens om medel för att satsa på tillgänglighetsanpassning

Det kan konstateras att insatser för ökad tillgänglighet är en förhållandevis liten del av de insatser som ska finansieras med samma pott med pengar. Flera aktörer har i uppföljningen lyft fram att det kan vara svårt att i prioriteringsdiskussioner få finansiering till en tillgänglighetsinsats när den ställs mot insatser för ökad trafiksäkerhet eller förbättrad miljö. Ett antal aktörer har därför framfört att det borde finnas en särskild pott med pengar för tillgänglighetsåtgärder, bl.a. för att det ska bli tydligt hur mycket som satsas på ökad tillgänglighet.

Bland annat Svensk Kollektivtrafik menar att det är en relevant fråga hur mycket statliga och kommunala medel som ska satsas på att åtgärda funktionshinder i kollektivtrafiken. Samtidigt är alla medvetna om att anpassningar lönar sig och kommer alla till godo. I praktiken är det ändå svårt för t.ex. ett landsting att göra avvägningen mellan att satsa på t.ex. sjukvård eller att satsa på länets busstrafik. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten menar att man måste prioritera mellan olika önskemål. Inom landstinget görs numera prioriteringar *mellan* olika områden (t.ex. kollektivtrafik kontra sjukvård), vilket är bra. Tidigare gjordes bara prioriteringar *inom* olika områden (t.ex. hur medlen till kollektivtrafiken skulle fördelas).

Transportstyrelsen har i uppföljningen pekat på att det generellt finns en viss kluvenhet när det kommer till resurserna då det uttrycks en politisk ambition att utveckla tillgängligheten inom området å ena sidan och den politiska ambitionen å andra sidan att få en effektivare verksamhet inom myndigheterna. Transportstyrelsen har vidare pekat på att Trafikverket i sin pågående åtgärdsplanering föreslår att man ska ta fram aktivitetsplaner i stället för att reservera pengar för bytespunkter och ökad tillgänglighet. Enligt Transport-

³⁸⁸ SRF, intervju 2013-03-12.

³⁸⁹ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17.

styrelsen krävs dock att det kommer tydliga signaler uppifrån för att frågan om förbättrad tillgänglighet ska få prioritet.³⁹⁰

9.4 Regionala trafikförsörjningsprogram

I enlighet med kollektivtrafiklagen ska de regionala trafikförsörjningsprogrammen bl.a. innehålla en redovisning av tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.³⁹¹ Följande ska redovisas: de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Till trafikutskottets uppföljning har det från Norrbotten framförts att det regionala trafikförsörjningsprogrammet som blev klart under hösten 2012 togs fram under tidspress och att det kommer att vidareutvecklas. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län menar att lagstiftningens krav är tydliga, t.ex. när det gäller vad de regionala trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla om tillgänglighet.

I uppföljningen har flera aktörer pekat på att det inte finns någon definition av vad som ska anses vara ”fullt tillgängliga bytespunkter”, men att uppgifter om dem ändå ska ingå i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Samtrafiken menar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna famlar i mörkret och att det finns en risk för att det kan bli 21 olika definitioner, vilket inte är bra. Samtrafiken menar att det utifrån ett resenärsperspektiv borde vara lika i hela landet. Ingen myndighet känner ansvar för att ta fram en nationell definition. Exempelvis Trafikverket har till Samtrafiken framfört att de inte uppfattar att det är deras ansvar. Den nationella myndighet som föreslogs i utredningen om ny kollektivtrafiklag inrättades inte, vilket Samtrafiken menar är beklagligt.³⁹²

Transportstyrelsen har i de tillsyner av trafikförsörjningsprogram som hittills genomförts funnit avvikelser från vad ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla. En avvikelse som varit återkommande och där Transportstyrelsen har noterat brister i samtliga trafikförsörjningsprogram avser redovisningen av vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Mot den bakgrunden reser Transportstyrelsen frågan om det beror på en otydlighet i lagen, då det i denna inte är definierat vad som menas med ”fullt tillgänglig”. Transportstyrelsen har i sin tillsyn tolkat det som att

³⁹⁰ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län, intervju 2013-04-09, och Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

³⁹¹ Trafikanalys, 2013b.

³⁹² Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

en fullt tillgänglig bytespunkt är tillgänglig för alla, dvs. oavsett funktionsnedsättning, och att redovisningen är till för resenären.³⁹³

Trafikverket har konstaterat att svårigheterna för regionerna har varit att under stor tidspress bilda de nya kollektivtrafikmyndigheterna och att i den nya organisationen utforma den första generationens trafikförsörjningsprogram. Tidsbestämda mål och redovisning av åtgärder för anpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning saknas i de flesta trafikförsörjningsprogram. Flera län beskriver lagkraven men uppfyller dem inte. Vissa län anger att mål och åtgärder ska arbetas in i nästa version av programmet. Trafikverket menar att formuleringarna i programmen visar att länen har ambitioner att uppfylla lagstiftningens krav men att de har saknat tid och resurser för att klara det fullt ut i den första versionen av trafikförsörjningsprogram. Det kan även noteras att SKL på eget initiativ har gjort en egen genomgång av de regionala trafikförsörjningsprogrammen och utifrån denna har konstaterat att redovisningen av tillgängligheten ser olika ut i de olika regionala programmen.³⁹⁴

Trafikanalys utvärdering

Trafikanalys har inom ramen för ett regeringsuppdrag utvärderat marknadsöppningen inom kollektivtrafiken och granskat de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Enligt kollektivtrafiklagen skulle trafikförsörjningsprogrammen vara antagna av de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna den 1 oktober 2012, vilket med några undantag också skedde.³⁹⁵

Trafikanalys konstaterar att målen vad gäller anpassning för personer med funktionsnedsättning oftast har koncentrerats kring fordonsflottans anpassning till personer med nedsatt rörelse-, syn- eller hörförmåga, men även anpassning av hållplatser och bytespunkter. Däremot har andra former av funktionsnedsättning knappast beaktats och inte heller kombinationer av olika former av funktionsnedsättning. En del län har åtminstone angivit vissa principer enligt vilka bytespunkter och hållplatser ska prioriteras – t.ex. längs starka stråk, eller med ett visst antal påstigande. Enligt Trafikanalys skulle målen kunna förbättras genom att man mer i detalj beskriver vilken typ av anpassning som avses, och för vilka typer av funktionsnedsättning. Det finns många sorter och grader av funktionsnedsättning, och det bör enligt Trafikanalys finnas en plan och en prioriteringsordning för vilka åtgärder som är kostnadseffektiva. Trafikanalys framhåller att det inte räcker att skriva att 100 procent av alla hållplatser eller vissa stråk ska vara ”anpassade” vid något visst årtal, så som många har gjort, utan det måste även framgå vilken typ av anpassningar som man avser att göra, och vilka funktionshinder som beaktas. Enligt Trafikanalys behöver åtgärderna också kvantifieras och kostnadsbe-

³⁹³ Transportstyrelsen, e-brev 2013-10-16.

³⁹⁴ Trafikverket, 2013b, samt SKL, 2013 och intervju 2013-04-12.

³⁹⁵ Trafikanalys, 2013b. I Trafikanalys granskning ingick de trafikförsörjningsprogram som fanns tillgängliga i november 2012.

räknas. Vidare pekar Trafikanalys på att en uppskattning av antalet berörda med olika slags funktionsnedsättning också är nödvändig för att möjliggöra meningsfulla prioriteringar.

Enligt kollektivtrafiklagen ska de bytespunkter och linjer som ska vara tillgängliga för alla redovisas i trafikförsörjningsplanerna, dvs. oavsett funktionshinder. Trafikanalys konstaterar att lagen inte gör åtskillnad mellan olika funktionshinder och att det därför måste bli upp till tillsynsmyndigheten att närmare bestämma vilka typer av anpassningar som är rimliga. Trafikanalys konstaterar att inget trafikförsörjningsprogram har beskrivit några detaljer kring detta. I stället för att lista de bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga listar trafikförsörjningsprogrammen antingen alla bytespunkter, eller inga bytespunkter men procentuella mål för deras anpassning, eller ingetdera.

Trafikanalys konstaterar att få trafikförsörjningsprogram gör någon skillnad på olika typer av funktionshinder, trots att det är stor skillnad i de åtgärder som krävs. Enligt Trafikanalys skulle det även här ha varit på sin plats att redovisa kostnader för olika typer av åtgärder, och göra prioriteringar mellan bytespunkterna.

Trafikanalys pekar på att det finns olika faktorer som är av stor betydelse för personer med funktionsnedsättning men som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte har rådighet över, t.ex. snöröjning och annan framkomlighet som ligger under kommunalt ansvar. Det finns även nationella aktörer som Jernhusen som förvaltar stationsbyggnader. Trafikanalys pekar på att dessa aktörer visserligen har egna mål för anpassning, men att det i detta perspektiv ändå är svårt att se hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan utlova 100 procent anpassning av alla hållplatser.

Trafikanalys reser även frågan om hur långt från en hållplats man ska anse att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvaret för funktionsanpassning. För en enskild resenär är ju varje del av resan från dörr till dörr avgörande för om resan ska gå att genomföra, men de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar slutar egentligen vid själva hållplatsen. Färdvägen mellan hållplatser och fram till dörren är oftast kommunens ansvar.

Trafikanalys pekar även på att hamnar och bryggor kan vara ett område där det kan bli problem med användbarheten för personer med funktionsnedsättning. Enligt Trafikanalys måste de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kanske i dessa och ovanstående fall i stället inleda samarbeten med andra aktörer för att nå målen om ett transportsystem som är användbart för alla.

9.5 Uppföljning och utvärdering

Handisams uppföljning

Handisam ska samordna arbetet med att följa upp funktionshinderspolitiken. I maj 2012 gjorde Handisam en första uppföljning i förhållande till regeringens strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016, varav ett kapitel handlar om transport. Handisam pekar på att en förutsättning för att

kunna påvisa resultat och kommunicera hur de faktiska förutsättningarna ser ut är att uppföljningen av genomförda insatser förbättras. Handisam betonar att det också behövs en bättre uppföljning av hur personer med funktionsnedsättning upplever användbarheten i transportsystemet och hur den utvecklas över tid. I den lägesbeskrivning för funktionshinderspolitiken som Handisam redovisat våren 2013 är en av de s.k. flaskhalsar som pekas ut att målen för när kollektivtrafiken ska vara tillgänglig hela tiden flyttas framåt. Handisam konstaterar att det nu anges att målen ska uppnås först 2021, men att inte heller det blir rimligt utifrån den takt som åtgärder genomförs.³⁹⁶

Trafikanalys uppföljning av transportpolitiska mål

Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen följa upp hur utvecklingen inom transportområdet ser ut i förhållande till de transportpolitiska målen. Den årliga uppföljningen ska lämnas till regeringen senast den 15 april. Trafikanalys menar att otydligheten i funktionsmålets precisering gör det svårt att utvärdera måluppfyllelsen i absoluta tal. Trafikanalys jämför därför i stället utvecklingen och insatserna år för år för att därefter ta ställning till om utvecklingen går i rätt eller fel riktning i förhållande till preciseringen.³⁹⁷

Trafikmyndigheternas uppföljning av den funktionshinderspolitiska strategin

Som framgår av avsnitt 3.1 beslutade regeringen 2011 om en strategi för genomförandet av funktionshinderspolitiken 2011–2016. Regeringen beslutade i oktober 2011 att ge Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket i uppdrag att årligen lämna en samlad rapport till regeringen över genomförda insatser, resultat och effekter samt en lägesbedömning för genomförande av funktionshinderspolitiken. De tre myndigheterna ska arbeta utifrån tre delmål. Myndighetssamarbetet medför att myndigheternas rapportering i stora delar är likalydande vad gäller strategins delmål 2 och 3. För delmål 1 har myndigheterna arbetat var för sig med genomförandet.³⁹⁸

Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket m.fl. har under 2012 hållit ett antal projektmöten i trafikmyndigheternas arbetsgrupp för genomförandet av strategiuppdraget om gemensamt metodutvecklingsarbete för delmålsuppföljning. När det gäller uppföljningen av delmål 1 om det prioriterade nätet redovisas resultaten i avsnitten 5–8 i denna rapport. När det gäller uppföljningen av delmål 2 om samverkan redovisas resultaten i avsnitt 10. När det gäller uppföljningen av delmål 3 om andelen personer som upplever att de har möjlighet att använda transportsystemet redovisas uppföljningsarbetet nedan.

³⁹⁶ Handisam, 2012 och 2013.

³⁹⁷ Trafikanalys, 2012a.

³⁹⁸ Trafikverket, 2013b. Transportstyrelsen TSG 2013-4. Sjöfartsverket, beteckning 0401-11-03376-13.

Trafikverket vill använda samma modell för tillgänglighetsarbetet som den man använder för väg- och tågtrafiksäkerhetsarbetet, dvs. att ta fram indikatorer och genomföra resultatkonferenser för att följa upp resultaten. Svensk Kollektivtrafik uppger att även de har för avsikt att använda samma indikatorer som Trafikverket för att följa upp hur tillgänglighetsarbetet går. Svensk Kollektivtrafik menar att arbetet dock har gått trögt och att det t.ex. har varit svårt att hitta rätt personer på Trafikverket och att ansvarsförhållandena mellan olika aktörer är oklara. Från Samtrafiken framhålls att det är viktigt att följa upp och utvärdera de insatser som görs och att göra det från ett medborgarperspektiv.³⁹⁹

Handisam har pekat på att det inte har gjorts någon uppföljning av hur t.ex. EU:s bussdirektiv har genomförts i Sverige och att det är oklart vem som har ansvaret för att göra en sådan uppföljning. Enligt Handisam verkar ingen myndighet ta eget initiativ utan att regeringen ger i uppdrag att göra det.⁴⁰⁰

Mätning av användbarhet i kollektivtrafiken

Trafikverket har framfört att ett mer sammanhållet och långsiktigt uppföljningssystem med konkreta parametrar behöver etableras för att man ska kunna följa utvecklingen för delmål 3 i den funktionshinderspolitiska strategin. Verket menar att tolkningar beträffande ord som bl.a. ”upplevelse” och ”användbarhet” bör kvalitetssäkras för att säkerställa en mer enhetlig uppföljning inom funktionshinderspolitiken. Trafikverket har i uppföljningen betonat att arbetet med delmål 3 tillsammans med Trafikanalys gällande mätning av användbarheten i kollektivtrafiken kommer att bli mycket bra – den bästa hittills av många försök. Mätningen uppges vara uppbyggd utifrån hela-resanperspektivet.⁴⁰¹

Det är svårt att ta fram statistik för hur personer med funktionsnedsättning upplever kollektivtrafiken. I de resvaneundersökningar som görs blir antalet personer med funktionshinder ofta en så liten grupp att det är svårt att dra några slutsatser från ett sådant material. Trafikanalys har i samarbete med trafikmyndigheterna sedan 2011 genomfört en nationell resvaneundersökning (RVU Sverige), se avsnitt 2.4.⁴⁰² Ett problem som har påtalats är den låga svarsfrekvensen vid genomförandet av resvaneundersökningarna (mindre än 50 procent) och att detta innebär att det är svårt att ge ett bra underlag. I uppföljningen har Trafikverket framfört att kollektivtrafikbarometern är bra, men eftersom antalet personer med funktionsnedsättning är en så liten andel av resenärerna så ger barometern inte så mycket information. Dessutom görs en

³⁹⁹ Transportstyrelsen, e-brev 2013-03-21, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

⁴⁰⁰ Handisam, intervju 2013-03-06.

⁴⁰¹ Trafikverket, 2012a och intervju 2013-10-07.

⁴⁰² RVU Sverige bygger till stora delar på RES 2005/2006, som var en nationell resvaneundersökning genomförd av dåvarande SIKÄ under 2005 och 2006.

del mätningar på regional nivå av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.⁴⁰³

År 2012 kom Trafikverket i en analys fram till att det saknas en samlad kunskap om transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Verket menade att det behövs samarbete mellan trafikmyndigheterna, Trafikanalys och Handisam för att komma fram till och välja bra metoder.⁴⁰⁴

Trafikanalys har mot den bakgrunden tillsammans med Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket tagit fram en ny modell för mätning av användbarhet i kollektivtrafiken. Modellen innebär att reala observationer av ett antal parametrar som har betydelse för personer med funktionsnedsättning görs i trafiken, inklusive omstigningar. Dessa läggs samman till ett antal index och ett totalindex för olika resmoment, olika färdslag och olika typer av funktionsnedsättning. Mätmodellen bygger på att den ska upprepas för att förändringar ska kunna identifieras. Modellen syftar till att fånga kollektivtrafikens förändringar gällande användbarhet över tid. Alla trafikslag kommer att inkluderas och det ingår nio olika grupper av personer med funktionsnedsättning. Kollektivtrafikens användbarhet mäts i modellen via observationer, samtal till kundtjänst samt expertobservationer av drygt 200 parametrar. Analysmetodens resultat utgörs av en indexmodell för att det ska vara möjligt att göra jämförelser mellan s.k. delindex, som kan ge indikationer på förbättringsområden. Studien genomförs i form av en urvalsstudie i de tre största städerna eller länen samt i två mellanstora städer eller län (Växjö och Skellefteå) där de första resultaten redovisas i 2014 års återrapportering. Därefter genomförs en ny mätning hösten 2014 och eventuellt ytterligare en 2015. Finansieringen av detta kommer från Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.⁴⁰⁵

Aktörernas synpunkter

Från HRF framhålls vikten av uppföljning och utvärdering men att den uppföljning och utvärdering som genomförs nu både har bra och mindre bra inslag. HRF menar att för att uppföljningen ska bli bra måste målen bli mer konkreta och uppföljningsbara.⁴⁰⁶

Enligt SKL har den uppföljning och utvärdering som görs av statliga myndigheter fungerat bra hittills, men brister finns. Därför hålls t.ex. samrådsmöten om kollektivtrafik med Trafikverket och Trafikanalys, där bl.a. statistik behandlas och där funktionshinder är en aspekt. Dessa möten och dialoger fungerar enligt SKL mycket bra. SKL tar fram länsvisa indikatorer för jämfö-

⁴⁰³ Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04, och Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

⁴⁰⁴ Trafikverket, 2012b.

⁴⁰⁵ Trafikanalys, dnr Utr. 2013/11, Trafikverket, TRV 2011/71899 och Trafikanalys, e-brev 2013-10-30.

⁴⁰⁶ HRF, intervju 2013-03-27.

relse av kollektivtrafik där ett ämnesområde är tillgänglighet. SKL använder befintligt statistik från Trafikanalys, Svensk Kollektivtrafik m.fl. och gör inga egna mätningar av resenärernas upplevda tillgänglighet.⁴⁰⁷

Handisam pekar på att det finns mycket lite data om hur olika insatser har påverkat resandet för personer med funktionsnedsättning. Det man dock kan se är att antalet ledsagningar ökar, men det är samtidigt oklart om det innebär att också resandet ökar. Handisam pekar vidare på att det finns mycket lite data om hur personer med funktionsnedsättning upplever transportsystemets tillgänglighet. Det skulle här gå att få ut mer om det gjordes djupare analyser av de resvaneundersökningar som genomförs.⁴⁰⁸

Ett önskemål som har framförts på ett RTAF-möte med representanter från alla funktionshinderorganisationer, är att det behöver tas fram ett mått på ”sannolikheten att kunna genomföra en resa från start till mål” för olika typer av funktionsnedsättning och olika resrelationer. Enligt Trafikanalys skulle det krävas en större insats för att utveckla ett sådant mått. Sådana tankegångar har dock diskuterats inom Trafikanalys under förberedelserna till myndighetens mätprojekt.⁴⁰⁹

Svensk kollektivtrafiks databas Frida

Frida är en miljö- och fordonsdatabas som har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information om fordon. Frida drivs av Svensk Kollektivtrafik. När de upphandlande trafikföretagen skriver avtal med operatörerna skrivs det in i avtalen att status på fordonen ska anges i Frida. Fordonsdatabasen Frida kan användas för att t.ex. ta fram skillnader vad gäller bussars tillgänglighet i olika län. Det finns vissa problem vad gäller uppdateringen.⁴¹⁰

9.6 Tillsyn

Transportstyrelsen har som en av sina huvuduppgifter att svara för tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen, över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet, över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten och luftfartsskyddet, och inom vägtransportssystemet. Tillsynen är avgiftsfinansierad.⁴¹¹ Enligt Transportstyrelsen finns knappt några tydliga tillsynsuppdrag uttryckta när det gäller krav på tillgänglighet för personer med funk-

⁴⁰⁷ SKL, intervju 2013-04-12.

⁴⁰⁸ Handisam, intervju 2013-03-06.

⁴⁰⁹ Trafikanalys, Utr. 2013/11.

⁴¹⁰ Kvaliteten på uppgifterna i databasen uppges vara god vad gäller bussar. Enda problemet kan vara att gamla bussar som tas ur trafik ligger kvar i databasen. När det gäller tåg redovisas endast de som operatörerna äger, dvs. inte t.ex. SJ-tåg. Tunnelbana ingår inte i databasen.

⁴¹¹ Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

tionsnedsättning. Tillsynen styrs enbart av lagar och förordningar. Beroende på lagstiftningen kan tillsynen dels sägas variera, dels sägas vara omfattande.⁴¹²

Tillsyn enligt lagen om kollektivtrafik

Enligt lagen om kollektivtrafik ska den myndighet som regeringen bestämmer utöva tillsyn över lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Enligt förordningen om kollektivtrafik är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet. Transportstyrelsens tillsyn enligt kollektivtrafiklagen innebär att Transportstyrelsen tillser att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i sina trafikförsörjningsprogram redovisar tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt redovisar de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Som framgått av avsnitt 9.4 gjorde de regionala kollektivtrafikmyndigheterna en första redovisning i oktober 2012.⁴¹³

Transportstyrelsens tillsyn av de regionala trafikförsörjningsprogrammen har pågått under 2013 och en avrapportering av resultaten är planerad till januari 2014.⁴¹⁴ Till oktober 2013 har Transportstyrelsen genomfört fem tillsyner avseende regionala kollektivtrafikmyndigheter.⁴¹⁵ Enligt Transportstyrelsen visar dessa tillsyner att trafikförsörjningsprogrammen håller skiftande kvalitet. Detta har enligt Transportstyrelsen inneburit att det har tagit olika lång tid att utöva tillsynerna. Lagen är ny och det uppges finnas en osäkerhet hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om hur trafikförsörjningsprogrammen ska vara utformade.

Tillsyn av passagerares rättigheter

Transportstyrelsen och Konsumentverket utövar tillsyn över att transportörer, järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare och terminaloperatörer fullgör sina respektive skyldigheter enligt EU-förordningar om passagerares rättigheter. Konsumentverket ska dessutom utöva tillsyn över researrangörer, resebyråer och hamnmyndigheter, medan Transportstyrelsen ska utöva tillsyn även över infrastrukturförvaltare.⁴¹⁶

När det gäller Konsumentverkets tillsyn av passagerares rättigheter i enlighet med EU-förordningarna anger Konsumentverket att man ännu inte har fått in någon anmälan när det gäller buss samt endast en anmälan för sjöfarten. Enligt Konsumentverkets tolkning kan detta höra samman med att EU-

⁴¹² Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

⁴¹³ Transportstyrelsen, e-brev 2013-03-21. Alla RKTU utom Gotland har tagit fram trafikförsörjningsprogram. Gotland har därför fått ett föreläggande förenat med vite utfärdat om 180 000 kronor. Detta efter att det första föreläggandet inte tillmötesgåtts.

⁴¹⁴ Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

⁴¹⁵ De genomförda tillsynerna avser Gotland, Skåne, Stockholm, Västernorrland och Västra Götaland.

⁴¹⁶ Förordningen (2012:772) om behöriga myndigheter för resenärers rättigheter.

förordningarna för buss och sjöfart nyligen trädde i kraft och att konsumenterna ännu inte känner till de rättigheter som EU-förordningarna medger.

Under 2012 kom det inte in några anmälningar avseende passagerares rättigheter enligt EU-förordningen för tåg. Under 2013 har det dock kommit in ett knappt tiotal anmälningar. Konsumentverkets tolkning är att det ökade antalet anmälningar hör samman med den informationsinsats som myndigheten har genomfört.⁴¹⁷ Trots att Konsumentverket inte fick in några anmälningar under 2012 fick man ändå via andra kanaler in signaler om att ledsagningen inte fungerade fullt ut. Enligt Konsumentverket kom det under 2012 in en handfull anmälningar som gällde flyg, medan det under 2013 endast inkommit en anmälan. Konsumentverkets tillsyn av passagerarnas rättigheter omfattar även nekad ombordstigning. Enligt uppgift från Konsumentverket är det sällan som ombordstigning på flyg nekas.

Från Konsumentverket har framförts att man uppfattar att samverkan med Transportstyrelsen fungerar mycket väl. På flygområdet sker samverkan främst inom ramen för ”Ett flyg för alla” som är en plattform för samverkan mellan Konsumentverket, Transportstyrelsen och organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning. Gruppen har under året utvidgats till att omfatta även sjöfart. Vid behov samverkar handläggare även ad hoc. Enligt Konsumentverket sker på tågområdet en samverkan mellan behöriga myndigheter vid behov, och samverkan har skett såväl vid möten som via telefon.⁴¹⁸

Tillsyn inom tågtrafiken

Både Transportstyrelsen och Konsumentverket har tillsynsansvar för EU-förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer⁴¹⁹ som bl.a. reglerar personer med funktionsnedsättnings rätt och tillgänglighet till järnvägstrafiken:

- Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av de tekniskt präglade bestämmelserna, med undantag för bestämmelsen om behandling av persondata i biljettbokningssystem, vilket omfattas av Datainspektionens tillsyn.
- Konsumentverket ansvarar för tillsyn av de konsumenträttsligt präglade bestämmelserna.

⁴¹⁷ Konsumentverket träffade företrädare för DHR, SDR och SRF för att informera om framtagandet av informationsmaterialet om tågpassagerares rättigheter, inhämta information om vilka problem de olika förbunden upplever att deras medlemmar har när det gäller att resa med tåg, få synpunkter utformningen av informationsmaterialet, inhämta idéer till samt hjälpa till med spridningen av materialet via webbplatser, medlemstidningar m.m. Informationsmaterialet spreds under våren 2013 och finns även finns tillgängligt som punktskrift, i Daisyformat och som teckenspråksfilm.

⁴¹⁸ Konsumentverket, e-brev 2013-10-18 och 2013-10-17.

⁴¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Transportstyrelsens tillsyn utövas över järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare.⁴²⁰

Tillsyn inom flygtrafiken

Transportstyrelsen och Konsumentverket är även behöriga myndigheter för EU-förordningen om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionsnedsättning.⁴²¹ Transportstyrelsen har deltagit i EU-kommissionens utvecklingsarbete när det gäller riktlinjer för tolkning av förordningen. Transportstyrelsen har enligt luftfartslagen⁴²² tillsynsansvar över att den som har skyldigheter enligt vissa artiklar i förordningen följer dessa bestämmelser. Konsumentverket har tillsynsansvaret för rättigheterna vad gäller bl.a. nekad ombordstigning och ledsagning. Om en resenär anser att flygbolag, flygplatser eller tåg företag bryter mot reglerna om ledsagning kan de göra en anmälan till Konsumentverket.

I de fall en resenär anser att överträdelser har gjorts mot EU-förordningen ska detta i första hand anmälas till flygbolaget eller flygplatsen. Om resenären inte anser sig ha fått berättigad hjälp eller kompensation kan detta anmälas till Konsumentverket eller Transportstyrelsen. Enligt uppgift har Konsumentverket hittills enbart fått in enstaka anmälningar. Enligt Transportstyrelsen har ett antal tillsynsaktiviteter ägt rum på både flygplatser och flygbolag under 2010–2011.⁴²³

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över Swedavia. Enligt Swedavia i Göteborg inkommer det endast få klagomål till flygplatsen. Det utövas ingen myndighetstillsyn vad gäller de fysiska åtgärderna som vidtas för att öka tillgängligheten, bara vad gäller ledsagningen. Dessutom har flygplatsen egen tillsyn. Swedavia pekar också på att företaget bl.a. måste redovisa alla sina kostnader för assistans och ledsagning till Transportstyrelsen. Detta ligger till grund för avgiften till flygbolagen, se vidare avsnitt 7.3.⁴²⁴

Tillsyn inom sjöfarten

Sedan 2009 bedrivs tillsynen inom sjöfartsområdet av Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsinspektionen vid Sjöfartsverket). Transportstyrelsen har tillsynsansvar över att passagerarfartyg utformas med hänsyn till personer med funktionsnedsättning. Under 2012 har ett inledande möte hållits mellan Konsumentverket och Transportstyrelsens sjöfartsavdelning för att diskutera

⁴²⁰ Transportstyrelsen, 2012.

⁴²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

⁴²² Luftfartslagen (2010:500).

⁴²³ Transportstyrelsen, 2012 och Handisam, 2012.

⁴²⁴ Swedavia, Göteborg Landvetter Airport, intervju 2013-04-17, och Swedavia, intervju 2013-04-25.

ansvarsfördelningen mellan myndigheterna när det gäller tillsyn och genomförande av EU-förordningen om passagerarrättigheter vid resor till sjöss.

Styrsöbolaget i Västra Götaland pekar på att Transportstyrelsen gör regelbundna inspektioner av sjösäkerheten, livräddningsutrustning, brandsläckningsutrustning etc. men att handikappanpassningar inte tas upp i dessa inspektioner. Transportstyrelsen är inblandad i funktionshindersfrågor i båttrafiken enbart när nya båtar byggs. Eftersom detta händer så sällan har Styrsöbolaget inte mycket kontakter med myndigheten. Enligt bolaget verkar det dock som om Transportstyrelsen är ”mer på hugget” nu när det gäller funktionshindersfrågor.⁴²⁵

Exempel på tillsyn av bussar och spårvagnar i Västra Götaland

När det gäller tillsynen av bussar kan följande exempel hämtas från Västra Götaland. Där kontrollerar Västtrafik ett visst antal bussar varje månad och gör bedömningar utifrån upphandlingskraven. Om kraven inte följs har Göteborgs Spårvägar två dagar på sig att åtgärda bristerna. Om detta inte lyckas måste man betala böter till Västtrafik. Detta har ännu inte hänt. När det gäller trafiksäkerhet är polisen tillsynsmyndighet. Här kan tillsynen handla om t.ex. fästsättningsutrustning för rullstolar. Även ramperna kontrolleras så att de inte är farliga. Polisens tillsyn utförs genom flygande besiktningar ute på vägarna. Från bussbranschen vill man i stället att polisen ska göra kontrollerna i depåerna. Dessutom besiktigas bussar två gånger per år på Bilprovningsen. Vidare gör Göteborgs Spårvägar egna besiktningar ungefär var fjortonde dag. Detta ser olika ut i olika företag.

I Västra Götaland är det Västtrafik som kontrollerar hur spårvagnarna ser ut medan Transportstyrelsen gör företagsbesök för att kontrollera säkerhetskraven. Här ingår dock inte tillsyn av handikappanpassning. Det finns inte heller krav på besiktning.⁴²⁶

Aktörernas synpunkter

I uppföljningen har flera aktörer påtalat att det saknas ett samlat grepp från det offentliga sida. Flera funktionshindersorganisationer har i uppföljningen pekat på att tillsynen är oklar och att Transportstyrelsen inte tar sitt tillsynsansvar när det gäller tåg och buss. När det gäller flyget fungerar det dock bättre. Enligt DHR var problemen med tillsynen lika stora på den tiden då dåvarande Banverket hade hand om tillsynen. SRF pekar på att uppdelningen av tillsynsansvaret mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket innebär att tillsynen blir splittrad och att resenärer som har klagomål inte vet var de ska vända sig. Från SRF framhålls att det skulle behövas en mer centraliserad tillsyn. När det gäller ledsagningen innebär nuvarande uppdelning, enligt SRF:s tolkning,

⁴²⁵ Sjöfartsverket, 2012, Transportstyrelsen, 2012 och e-brev 2013-03-21, och Styrsöbolaget, intervju 2013-04-17.

⁴²⁶ Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

att Konsumentverket har tillsynen över hur det fungerar på stationen, medan Transportstyrelsen har tillsynen över hur det fungerar på tågen. Då nuvarande organisation leder till oklarheter anser SRF att detta borde kunna organiseras på ett enklare sätt. Från SRF försöker man informera resenärerna om deras rättigheter och var man kan vända sig när problem uppstår.

Från HRF framhålls att det är viktigt att det finns någon myndighet som successivt kan granska och följa utbyggnaden av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Ett problem i dag är att tillsynen inom trafikområdet inte är utformad så att personer med exempelvis en hörselskada kan luta sig mot den för att få sitt ärende prövat.

Även Samtrafiken pekar på att tillsynen hittills inte har fungerat eftersom den bedrivs av två myndigheter och att dessa båda nyligen har börjat med sin tillsynsverksamhet. Samtrafiken menar att de båda myndigheterna främst har juridisk kompetens och inte sakkompetens inom området och att de därför kan ha svårt att göra sakliga bedömningar i tillsynsärenden och avgöra vad som är god tillgänglighet. Bland annat Handisam menar att Transportstyrelsens tillsyn är svag när det gäller ledsagning.⁴²⁷

9.7 Kommersiell trafik

Kommersiell kollektivtrafik

I uppföljningen har flera aktörer kommenterat vilka konsekvenser som förändringen av kollektivtrafiklagen har inneburit för resenärer med funktionsnedsättning. 2012 års kollektivtrafiklag innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik var som helst i hela landet. Ett trafikföretag som vill driva kollektivtrafik på kommersiell grund kan göra det om bolaget först anmäler detta till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Svensk Kollektivtrafik menar att den avreglerade marknaden för kollektivtrafik är ett otydligt område, bl.a. vad gäller vilka krav på tillgänglighet och användbarhet som kan ställas. Ett aktuellt exempel är den nya busslinjen i Stockholms län mellan Nacka och Kista som drivs av ett privat företag och inte är upphandlad av SL. Denna linje är enligt uppgift inte tillgänglig för personer med vissa former av funktionsnedsättning. Svensk Kollektivtrafik menar att det är oklart om ansvaret för eventuell anpassning ska ställas på trafikföretagen och om vilka krav som i så fall är rimliga att ställa. Samtrafiken har i uppföljningen framfört att kollektivtrafikmyndigheterna inte kan ställa tillgänglighetskrav på kommersiella aktörer. Det är varje operatör som ansvarar för den fysiska tillgängligheten ombord på fordonen. SRF menar att det är mycket oklart vilka tillgänglighetskrav som kan ställas på en kommer-

⁴²⁷ SRF, intervju 2013-03-12, DHR, intervju 2013-03-15, SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, HRF, intervju 2013-03-27, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och Handisam, intervju 2013-03-06.

siell aktör, eftersom dessa inte upphandlas och krav därmed inte kan ställas i upphandlingen.⁴²⁸

Handisam menar att den nya lagstiftningen om konkurrens inom kollektivtrafiken har fått som konsekvens att det ställs mindre tillgänglighetskrav på nya aktörer. Handisam konstaterar att nya tågföretag tillåts köra med gamla vagnar medan kraven på SJ är större, antagligen för att man vill få in nya aktörer. Handikappförbunden menar att ökad konkurrensutsättning gör hela resan till en mer komplex process för resenärer, från att boka en resa till att klara byten och nå sin destination till att överklaga i enlighet med passagerarrättigheter. SRF Norrbotten menar att det är en brist att tillgängligheten inom den kommersiella trafiken inte kan regleras, t.ex. möjligheten att ta med en ledarhund.⁴²⁹

Från BR har konstaterats att den nya kollektivtrafiklagen öppnar för ny trafik, och BR framhåller att det borde gälla lika för alla när det gäller tillgången till terminaler och stationer och att kunna angöra dessa. BR har i uppföljningen bl.a. tagit upp att en kommersiell linje i Stockholmsregionen som tillkommit inte har handikappanpassade bussar. Denna trafik är inte upphandlad men bussarna är godkända enligt EU-direktiv. Samhällets ansvar omfattar den upphandlade trafiken. Från BR pekar man på att det på nya linjer körs äldre bussar eftersom man vill se om sträckan bär sig innan man investerar i nya bussar.⁴³⁰

Öppning av den kommersiella järnvägsmarknaden för persontrafik

Samtrafiken menar att Sverige har kommit långt när det gäller avreglering. För att utföra järnvägstrafik krävs enligt järnvägslagen tillstånd. Kommersiella aktörer anmäler att de vill köra. Det är Transportstyrelsen som utfärdar tillstånden och där tas inte tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning upp. De dåvarande trafikmyndigheterna konstaterade 2009 i avrapporteringen av ett regeringsuppdrag att en kommande avreglering av persontrafiken på järnväg i Sverige juridiskt sett inte innebär några konsekvenser för möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa eftersom alla gamla som nya trafikföretag som kör tåg i persontrafik ska uppfylla EU-direktivet om tågpassagerares rättigheter. Trafikmyndigheterna hänvisade till att det i förordningen ställs krav på att ledsagning ska erbjudas på stationerna och till och från tåget samt ombord på fordonet.⁴³¹

Trafikverket har därefter uppgett att när den kommersiella marknaden för persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2010 startade aktörer järnvägslinjer som varken är tillgängliga eller användbara för personer med funk-

⁴²⁸ Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, Samtrafiken, intervju 2013-03-25, och SRF, intervju 2013-03-12.

⁴²⁹ Handisam, intervju 2013-03-06, Handikappförbunden, e-brev 2013-03-13, och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

⁴³⁰ BR, intervju 2013-05-08.

⁴³¹ Samtrafiken, intervju 2013-03-25 samt Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, 2009.

tionsnedsättning. Trafikverket har även pekat på att det råder otydlighet om vilka fordon som får användas i kommersiell trafik. DHR har i uppföljningen framfört att när marknaden öppnas för nya aktörer måste krav på tillgänglighet ställas även på dem. Funktionshindersorganisationer i Västra Götaland menar att det är ett problem att vilket tåg- eller bussföretag som helst kan komma in på marknaden i dag och att de inte behöver erbjuda tillgänglig trafik. Tar ett trafikföretag över enbart lönsamma linjer och högtrafiken är många grupper utestängda om trafikföretagen inte har krav på sig att vara tillgängliga.⁴³²

⁴³² Trafikverket, 2012b, DHR, intervju 2013-03-15, och Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

10 Ansvarsfördelning och samverkan

I detta kapitel beskrivs fördelningen av ansvar mellan olika myndigheter. Vidare beskrivs samverkan mellan myndigheter samt mellan myndigheter och organisationer när det gäller tillgänglighet.

10.1 Myndigheterna

Trafikmyndigheternas sektorsansvar för funktionshindersfrågor

Riksdagen antog 2000 den nationella handlingsplanen för handikappolitiken.⁴³³ Handlingsplanen sträckte sig fram till 2010 och markerade en tydlig förskjutning från ett vård- och omsorgsperspektiv till ett medborgarperspektiv. Fjorton myndigheter fick ett särskilt s.k. sektorsansvar för genomförandet av de övergripande handikappolitiska målen, däribland dåvarande Banverket, Vägverket, Luftfartsverket (senare Transportstyrelsen) och Sjöfartsverket. I och med att myndighetsstrukturen förändrades upphörde sektorsansvaret, som innebar att vara samlade, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga parter. I stället betonas att alla aktörer i sektorn ska samverka för att ta fram gemensamma lösningar och åstadkomma nytta.⁴³⁴ Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2010 att det i och med inrättandet av Trafikverket inte längre finns skäl för trafikslagsspecifika uppgifter och att man i framtiden inte avser att tillämpa begreppet sektorsansvar i instruktioner och regleringsbrev. Enligt regeringen bör begreppet sektorsansvar ersättas med tydliga uppdrag och styrmedel som regeringen definierar utifrån den gällande lagstiftningen.⁴³⁵ I genomförandestrategin för funktionshinderspolitiken ersattes sektorsansvaret genom att 22 strategiska myndigheter, däribland Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen, fick ett särskilt ansvar för funktionshindersfrågor (se vidare avsnitt 3.1, 3.6 och bilaga 2).

Transportstyrelsen har i uppföljningen beskrivit det tidigare sektorsansvaret på följande sätt:

Det tidigare sektorsansvaret för statliga myndigheter härrörde från den svenska förvaltningsmodellen, dvs. att vi i Sverige, till skillnad från andra länder, har små departement och stora myndigheter. Att man avskaffade sektorsbegreppet hör samman med att myndigheterna var proaktiva men samtidigt ansågs ha för stort inflytande på vad som skulle göras. Man ville därför ändra till en mer tydlig uppdragsstyrning. Tydliga uppdrag var ambitionen men med tiden har pendeln slagit tillbaka något mot

⁴³³ Prop. 1999/2000:79 Från patient till medborgare, år 2000.

⁴³⁴ Trafikverket, 2012d.

⁴³⁵ Prop. 2009/10:1 utg.omr. 22.

lite mer runda uppdragsbeskrivningar igen. Det tidigare sektorsansvaret förväntas dock inte komma tillbaka.⁴³⁶

Trafikmyndigheternas tidigare sektorsansvar för funktionshindersfrågor innebär även att myndigheterna fick särskilda medel genom ett särskilt anslag, det s.k. ”sektorsanslaget”. I uppföljningen har framförts att sektorsansvaret var bra för dåvarande Banverket eftersom det innebär att de ”mjuka frågorna” kom in i det ofta teknikdominerade arbetet inom verket. För dåvarande Vägverket medförde införandet av sektorsansvaret inte lika stor skillnad eftersom Vägverket sedan tidigare arbetade aktivt tillsammans med kommunerna om bl.a. trafiksäkerhet. Från Trafikverkets Region Väst har framförts att det faktum att sektorsansvaret nu har tagits bort inte betyder så mycket för bansidan, men för vägsidan tycker man att det är synd att pengarna från sektorsanslaget har försvunnit. Sektorsansvaret är nu ersatt med ett tydligt uppdrag, tydliga mål och konkret årlig återrapportering. Från Trafikverket har framförts att det är bra med tydliga uppdrag – sektorsansvaret upplevdes vara mer tydligt.⁴³⁷

Trafikverket

Trafikverket har dels ansvaret för den långsiktiga planeringen av väg, järnväg, sjöfart och luftfart, dels infrastrukturansvaret för väg och järnväg. När det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning framhålls att Trafikverket har ett övergripande ansvar för dels järnvägsstationer, dels busshållplatser längs statliga vägar. När det gäller järnvägsstationer har verket ett direkt ansvar för dels plattformar, dels förbindelser till och från tåget. Ansvaret för stationsbyggnaden ligger på fastighetsägaren, t.ex. Jernhusen. Sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket uppges ha gjort det lättare att ha en resenärssyn på myndighetens arbete.⁴³⁸

I uppföljningen har flera aktörer haft synpunkter på hur bl.a. Trafikverket utför sina uppgifter. Från bl.a. Handisam har framförts att man upplever att Trafikverket har börjat ta ett större ansvar för tillgänglighetsfrågorna inom järnvägs- och vägområdena. Samtidigt har det från andra aktörer framförts att Trafikverket inte längre är så drivande. Ett exempel från Västra Götaland:

Trafikverket ska leda det nationella arbetet. Göteborgs stad upplever dock att det inte finns något ”nationellt driv” längre när det gäller vägden.⁴³⁹

Samtrafiken upplever att Trafikverkets engagemang i funktionshindersfrågor har trappats ned och att verket har dragit sig tillbaka, vilket man menar är olyckligt. Från t.ex. Göteborgs stad har framförts att när dåvarande Vägverket och Banverket fick sektorsansvar för funktionshindersfrågor hände det mycket, exempelvis utbildningsinsatser för projektörer, men nu upplevs utveck-

⁴³⁶ Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

⁴³⁷ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

⁴³⁸ Trafikverket, intervju 2013-10-07, och Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

⁴³⁹ Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17.

lingen ha stannat av. Bussbranschen är nöjd med det nuvarande samarbetet med Trafikverket, samtidigt som man gärna skulle önska mer samarbete.⁴⁴⁰

Trafikverket har genom sina sex regioner kontakter med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Trafikverket ska stödja kollektivtrafikens utveckling, bl.a. genom att ge stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Trafikverket har bl.a. medverkat i arbetet med att ta fram en vägledning för hur regionala trafikförsörjningsprogram kan tas fram. Trafikverket har inte någon samordnande roll för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I trafikutskottets uppföljning har Transportstyrelsen framhållit att Trafikverket i sin instruktion har ett utpekat ansvar att bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av trafikförsörjningsprogrammen. Transportstyrelsen har här hänvisat till att syftet med en sådan stödjande funktion är att göra programmen jämförbara, att underlätta samverkan över länsgränser och se till att programmen får avsedd funktion i alla län.⁴⁴¹ Enligt Transportstyrelsen har detta stöd hittills varit undermåligt. Transportstyrelsen konstaterar samtidigt att det inte finns några tidigare erfarenheter att luta sig emot eftersom det är första gången programmen tagits fram och ansvaret är nytt både för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och för Trafikverket. Transportstyrelsen bedömer att rutiner för utformning av programmen efter hand kommer att underlätta framtagandet av nya program.

Internt inom Trafikverket handläggs frågor om transportsystemets tillgänglighet av sektionen för samhällsplanering och personresor. Denna sektion har ansvar för funktionshindersfrågor och är en stödfunktion för det övriga Trafikverket. Sektionen följer hur arbetet går inom Trafikverket. Det finns en samordningsgrupp för personresor där personal från den nationella nivån och från de sex regionerna ingår. Sektionen hanterar även RTAF-rådet (se nedan). Vid Trafikverket arbetar cirka två årsarbetskrafter specifikt med samordning och stöd inom funktionshinderområdet på nationell nivå. Ytterligare resurser som också hanterar funktionshinderfrågor finns inom närliggande områden, t.ex. stationer, bytespunkter och kollektivtrafik. Trafikverket menar att det finns en struktur för att arbetet ska fungera bra och att nuvarande resurser räcker för att hantera de uppgifter som man har.⁴⁴²

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen utövar tillsyn. Utöver inspektörer som arbetar med tillsynen arbetar totalt fem personer deltid med funktionshindersfrågor inom Transportstyrelsen. Tillsynen av tillgänglighetsanpassningen utövas integrerat med annan tillsyn, dvs. funktionshinder är en bland flera aspekter. Det är därför svårt att mer exakt ange hur stora resurser Transportstyrelsen använder

⁴⁴⁰ Samtrafiken, intervju 2013-03-25, Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, och BR, intervju 2013-05-08.

⁴⁴¹ Transportstyrelsen hänvisar till förarbeten till den nya kollektivtrafiklagen, prop. 2009/10:200 s. 49.

⁴⁴² Trafikverket, intervju 2013-10-07, och Transportstyrelsen, e-brev 2013-10-16.

för tillsynen när det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Som framgår av avsnitt 9.6 har flera aktörer haft synpunkter på Transportstyrelsen och tillsynen. Bland annat representanter för Handisam menar att Transportstyrelsen har en vag roll och inte utnyttjar sin tillsynsroll. Tillsynen upplevs av flera vara svag och det är oklart om Transportstyrelsen har ett tillräckligt starkt mandat. Bland annat bussbranschen menar att samarbetet med Transportstyrelsen fungerar bra och att man har väl upparbetade personliga kontakter med myndigheten.

Transportstyrelsen har även ansvar för tillgänglighetsfrågor inom luftfartsområdet. Inom Transportstyrelsen pågår sedan många år arbetet med ”ett flyg för alla”. Inom ramen för detta forum träffas man två gånger per år.⁴⁴³

Sjöfartsverket

Som framgår av avsnitt 3.6 ska Sjöfartsverket verka för att de transportpolitiska målen uppnås, och en av verkets huvuduppgifter är att verka för att hänsyn tas till behoven för personer med funktionsnedsättning inom sjöfarten.⁴⁴⁴ I avsnitt 10.2 nedan utvecklas vidare de synpunkter som har framkommit i uppföljningen när det gäller Sjöfartsverkets arbete med funktionshindersfrågor.

Handisam

I uppföljningen har även framkommit synpunkter på Handisam som har ett samordningsansvar inom funktionshinderspolitiken. Exempelvis HRF menar att myndigheten inte har påverkat så mycket inom trafikområdet. Handisam gör olika uppföljningar, bl.a. genom att studera indikatorer och data från kommunerna. Bland annat Samtrafiken har framfört att kvaliteten i detta arbete kan ifrågasättas och att det är oklart vad man får ut av deras arbete. De borde i stället utgå från hur medborgarna tycker att det fungerar.⁴⁴⁵

Det finns ingen nationell kollektivtrafikmyndighet

I varje län finns en regional kollektivtrafikmyndighet. I uppföljningen har ett antal aktörer uppmärksammat att det däremot inte finns någon central, nationell kollektivtrafikmyndighet, vilket föreslogs av Kollektivtrafikutredningen.⁴⁴⁶ Bland annat SRF menar att det skulle behövas en sådan nationell myn-

⁴⁴³ Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04, Handisam, intervju 2013-03-06, BR, intervju 2013-05-08, och Swedavia, intervju 2013-04-25.

⁴⁴⁴ Förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

⁴⁴⁵ HRF, intervju 2013-03-27, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

⁴⁴⁶ I kollektivtrafikutredningen (SOU 2009:39) föreslogs att en nationell myndighet får i uppdrag att 1) följa och utvärdera effekterna av ett öppnare marknadstillträde, i synnerhet effekter för resenärerna, 2) ge stöd och rådgivning till lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter i deras arbete med trafikförklaringar och trafikplaner, 3) föreskriva standarder för driftskompatibla informations-, boknings- och betalsystem, 4) få ansvar för uppföljning av de transportpolitiska målen och utvecklande av ett samordnat informationssystem, 5) offent-

dighet. Samtrafiken konstaterar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetar olika och att det behövs en nationell resurs för att ta fram det nationella perspektivet.⁴⁴⁷

10.2 Samverkan och samarbete mellan myndigheter

Många aktörer med olika roller och uppgifter

I uppföljningen har framkommit att det finns ett stort antal aktörer som har olika roller och uppgifter när det gäller transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Från exempelvis Samtrafiken sammanfattas läget på följande sätt:

Det finns många aktörer, men ansvars- och arbetsfördelningen är mycket otydlig. Ingen vet vad man ska göra, vilket leder till att inget görs.⁴⁴⁸

Svensk Kollektivtrafik konstaterar att en rad olika aktörer är inblandade. Ansvarsförhållandena mellan de olika aktörerna är oklara och det saknas en tydlig kartläggning av vilka aktörerna egentligen är. Detta gör att det blir svårarbetat, men det öppnar också för möjligheter. Bland annat Svensk Kollektivtrafik har pekat på att en orsak till otydligheten inom t.ex. den lokala och regionala kollektivtrafiken är att man inte har bokade resor, som t.ex. flyget. Svensk Kollektivtrafik menar att en kartläggning av aktörerna borde göras.

I uppföljningen har flertalet aktörer uppmärksammat att ansvarsfördelningen inom området upplevs vara otydlig. Flera aktörer har framfört att dagens situation präglas av att ”allas ansvar är ingens ansvar”. Exempelvis Samtrafiken menar att ett av huvudproblemen som gör att tillgängligheten inte utvecklas är att ansvarsfördelningen mellan de olika myndigheterna och andra aktörer är otydlig och därför borde förtydligas. Svensk Kollektivtrafik har uttryckt problemet på följande sätt:

Mycket görs för att öka tillgängligheten, men problemet är att arbetet sker okoordinerat. Det är viktigt att aktörernas roller och ansvar tydliggörs för att hela resan ska fungera.⁴⁴⁹

Handisam menar att det är ovanligt rörigt vad gäller ansvarsförhållanden inom trafikområdet. Det finns många aktörer inom trafikområdet och det är svårt att förstå hur det är tänkt. Olika aktörer upplever att det finns en osäkerhet i rollerna, även om det nu till viss del har börjat bli tydligare. Handisam konstaterar att handläggare i tillgänglighetsfrågor på lokal och regional nivå känner att det finns en brist på tydlighet från de centrala trafikmyndigheternas

liggöra varje läns trafikförklaring och trafikplan samt varje läns samlade rapport om den allmänna trafikplikten.

⁴⁴⁷ SRF, intervju 2013-03-12, och Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

⁴⁴⁸ Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

⁴⁴⁹ Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12.

sida. De intervjuade tjänstemännen vid Handisam menar att det är oklart om potentialen i trafikmyndigheternas organisation används.

Även Transportstyrelsen har pekat på att de centrala myndigheternas roll- och ansvarsfördelning är otydlig och att myndigheterna tolkar den på olika sätt. Transportstyrelsen menar att detta kan ses som en konsekvens av en eftersläpande historik som härrör från omstruktureringen av statliga myndigheter på transportområdet och de dåvarande myndigheternas sektorsansvar. Enligt Transportstyrelsen borde myndigheterna utifrån det trafikslagsövergripande arbetssätt som nu gäller rimligtvis ha samma uppdrag oavsett trafikslag.⁴⁵⁰

Funktionshindersorganisationerna menar att området är splittrat och konstaterar att olika aktörer har ansvar för olika delar. SRF menar att det är svårt att se vilka roller de olika myndigheterna har:

Intrycket är att myndigheterna försöker samverka – de har goda intentioner men det är svårt att se vad som kommer ut av samverkan och vilket resultatet blir. Samtidigt kan konstateras att myndigheterna inom området har en svår roll.⁴⁵¹

Alla intervjuade menar att det är viktigt med samverkan mellan aktörer. HRF betonar att det är ineffektivt om myndigheter inte lär av varandra och att det är bra om skilda aktörer samverkar. En intervjuad företrädare för DHR sammanfattar situationen på följande sätt:

Området är komplicerat med olika transportslag, många aktörer och många nivåer. De olika myndigheternas roller är oklara. Det finns ingen enhetlighet och samordning när det gäller tillgänglighetsfrågor och möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att kunna genomföra en resa. Det finns behov av en övergripande myndighet som kan ansvara mer samlad för dessa frågor.⁴⁵²

Trafikverket har i uppföljningen framfört att ansvarsfördelningen mellan de tre myndigheterna har diskuterats. Trafikverket konstaterar att Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har önskemål om att Trafikverket ska ta över hela funktionshindersansvaret inom transportområdet. Samtidigt konstaterar Trafikverket att de tre myndigheterna inser att de har fått ett regeringsuppdrag som varar till 2016 och att man är beredd att fullfölja det. Trafikverket är den största myndigheten och har förklarat att man kan ta på sig en samordningsroll, vilket man i praktiken redan har. Trafikverket betonar att alla myndigheter dock måste ta sin del av det gemensamma ansvaret. Sjöfartsverket har i en kommentar framfört att man tar sitt ansvar inom ramen för verkets verksamhetsområde.⁴⁵³

⁴⁵⁰ Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

⁴⁵¹ SRF, intervju 2013-03-12.

⁴⁵² DHR, intervju 2013-03-15.

⁴⁵³ Trafikverket, intervju 2013-10-07, och Sjöfartsverket, e-brev 2013-10-30.

Otydlig ansvarsfördelning vad gäller sjöfarten

Till skillnad från andra myndigheter inom transportområdet har Sjöfartsverket ett sektorsansvar inskrivet i sin instruktion. Enligt myndighetsinstruktionen har Sjöfartsverket ett samlat ansvar, sektorsansvar, för sjöfarten, och myndigheten ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Av förordningen framgår vidare att det i Sjöfartsverkets huvuduppgifter ingår att verka för att hänsyn tas till behoven för personer med funktionsnedsättning inom sjöfarten.⁴⁵⁴

I uppföljningen har flertalet aktörer påtalat att det är en otydlig ansvarsfördelning mellan Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket när det gäller sjöfarten. Trafikverket menar att när det gäller hamnar och kajer är ansvarsfördelningen mellan myndigheterna i dagsläget något otydlig. Trafikverket har ansvar för sina egna färjor och färjelägen. Sjöfartsverket har sektorsansvaret inskrivet i sin instruktion. Samtidigt konstaterar man från Trafikverket att Sjöfartsverket inte har gjort något inom området på senare år. Sjöfartsverket har tidigare genomfört inventeringar, men vad som har hänt efter det vet inte Trafikverket. Trafikverket anser att sjöfarten har hamnat mellan stolarna, men som läget ser ut i dag har Sjöfartsverket ansvaret, inte Trafikverket. Sjöfartsverket uppger att man arbetar med funktionshindersfrågor med utgångspunkt från verkets verksamhetsområde. Sjöfartsverket har i uppföljningen framhållit att det faktum att sektorsansvaret står kvar i verkets instruktion bidrar till att ansvaret uppfattas som otydligt mellan trafikmyndigheterna.

Handisam konstaterar vidare att Sjöfartsverket inte verkar uppfatta att de har ansvaret för tillgängligheten inom sjöfartsområdet, men det är oklart vem som i så fall har det ansvaret. Bland annat HRF har framfört att sjöfartsområdet ligger efter och inte riktigt har kommit i gång med sitt arbete. Sjöfartsverket borde kunna lära av andra myndigheter.

Under senare år har Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket samrått i ansvarsmässiga frågor som rör tillgängligheten inom sjöfartsområdet för personer med funktionsnedsättning. Trafikverket lämnade å trafikmyndigheternas vägnar under 2012 en skrivelse till Näringsdepartementet med förslag om att Trafikverket bör ha en koordineringsroll för delmålsarbetet gällande strategin och för den årliga återrapporteringen till regeringen (se nedan). Av förslaget framgår att varje myndighet dock ska ta ansvar för sina områden.

Sjöfartsverket gjorde under 2012 en överlämning till Transportstyrelsen när det gäller regelverk om anpassning av fartyg till personer med funktionsnedsättning.⁴⁵⁵

⁴⁵⁴ 1 § och 2 § Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

⁴⁵⁵ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, Trafikverket, intervju 2013-10-07, Sjöfartsverket, 2013 och e-brev 2013-10-30, Handisam, intervju 2013-03-06, HRF, intervju 2013-03-27, och Transportstyrelsen, e-brev 2013-03-21.

Luftfartens funktionshindersfrågor

När Trafikverket inrättades överfördes vissa uppgifter dit från Transportstyrelsen, såsom ansvaret för luftfartens infrastrukturplanering, medan uppgifter såsom ansvaret för luftfartens funktionshindersfrågor kom att ligga kvar tills vidare på Transportstyrelsen. Trafikverket har därmed fått begränsade uppgifter inom luftfarten respektive sjöfarten i fråga om bl.a. funktionshindersfrågor. Trafikverket ska dock i nära dialog med regioner och kommuner svara för trafikslagsövergripande planering av det samlade transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart och har också ett samordningsansvar för funktionshindersfrågor på transportområdet.⁴⁵⁶

Dialog mellan myndigheter

I uppföljningen uppger de olika myndigheterna att de för en dialog kring funktionshindersfrågor. Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket samverkar vad gäller genomförandet och återrapporteringen av den funktionshinderspolitiska strategin. Dessa myndigheter för även en dialog med Handisam i dessa frågor. Trafikverket betonar att man har ett nära och väl fungerande samarbete med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Under perioden april–maj 2010 genomförde Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket en efterhandsöversyn med fokus på vissa ansvarsmässiga frågor och resterande sektorsuppgifter för Sjöfartsverket och Transportstyrelsen (dvs. inte infrastruktur och tillsyn). Frågor mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen behandlades inte i översynen. En bakgrund till översynen var inrättandet av Trafikverket samt avvecklingen av sektorsbegreppet inom transportområdet. Ett av de områden som ingick i översynen och där man bedömde att det kunde göras samordningsvinster var tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Slutsatsen blev att vissa uppgifter borde lyftas över från Transportstyrelsen och Sjöfartsverket till Trafikverket. I detta ingick att överföra frågorna om funktionshinder från Sjöfartsverket till Trafikverket. Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket föreslog att samtliga uppgifter som rör bl.a. planeringsverksamheten i tidiga skeden för tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, statistikproduktion och uppföljning samlas på Trafikverket.⁴⁵⁷

I översynen konstaterades att arbetet med att främja ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i transportsystemet måste ske utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv och att det finns en tradition av nära samverkan mellan berörda myndigheter inom området. Trafikverkets, Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens arbete inom området bedrivs på nationell nivå till stor del inom ramen för gemensamma forum. På internationell nivå uppgavs däremot att graden av samordning mellan trafikslagen var mer begrän-

⁴⁵⁶ Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

⁴⁵⁷ Sjöfartsverket, 2013 och 2012 samt Trafikverket, intervju 2013-10-07.

sad. Utvecklingen av riktlinjer och standarder på internationell nivå och EU-nivå sker i huvudsak inom och begränsat till respektive trafikslag.

I översynen konstaterades att formerna och forumen för de frågor som rör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i huvudsak är väl etablerade, men att potentiella samordningsvinster och synergier motiverar en justering av den nuvarande ansvarsfördelningen mellan myndigheterna. Därför föreslogs att ansvaret för och genomförandet av en stor del av uppgifterna inom området tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samlas på Trafikverket. Enligt förslaget skulle uppgifterna inom området aktörssamverkan samlas på Trafikverket liksom statistikproduktion, uppföljning och en betydande del av det transportpolitiska målarbete inom området som sker på Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. I översynen konstaterades att en sådan samordning mot bakgrund av Trafikverkets övriga uppdrag kan ge området förutsättningar att samverka med planeringens strategiska nivåer och tidiga skeden ur ett trafikslagsövergripande perspektiv och på ett sätt som den nuvarande uppdelningen försvårar. Ett samlat ansvar förutsätts även leda till större tydlighet och förenkla kontakterna med myndighetsnivån för både uppdragsgivarna och de övriga aktörerna.

Enligt förslaget skulle en justering av ansvaret inte beröra hantering av remsvar, regeringsuppdrag och annan ärendehantering eller informations-spridning som är kopplad till Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens grundläggande uppdrag. Enligt förslaget skulle inte heller uppgifter som genomförs inom ramen för Transportstyrelsens centrala uppdrag kring normering, tillsyn och tillstånd beröras.

Tabell 14 Översiktlig redovisning av uppgifter inom området

| Uppgiftskategorier inom område tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning | | | |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Redovisade uppgifter avser åtaganden inom ramen för respektive myndighets verksamhetsområde. - Ansvar för markerade uppgifter föreslås flyttas till Trafikverket. | | | |
| | Sjöfartsverket | Transportstyrelsen | Trafikverket |
| Ärendehantering | Remissvar, regeringsuppdrag m.m. | Remissvar, regeringsuppdrag m.m. | Remissvar, regeringsuppdrag m.m. |
| Transportpolitiskt målarbete | Transportpolitiska mål, tillgänglighet. | Transportpolitiska mål, tillgänglighet. | Samordning arbetet Transportpolitiska mål – Funktionsmålet med preciseringar. |
| | Funktionshinderspolitik. | Funktionshinderspolitik. | Nuvarande Nationell handlingsplan för funktionshinderspolitiken och ny strategi med delmål till 2016. |
| | Bidra med sakkompetens inom sjöfarten. | Bidra med sakkompetens inom luftfarten. | Bidra med sakkompetens inom väg- och järnvägsområdet. |
| | FN-konvention för personer med funktionsnedsättning. | FN-konvention för personer med funktionsnedsättning. | FN-konvention för personer med funktionsnedsättning. |
| Informations-spridning | Handbok och webbaserad information riktad till operatörer, skeppsbyggare, infrastrukturförvaltare, passagerare m.fl. | Flygresehandbok, webbaserad resenärsinformation. | Råd, riktlinjer och vägledning kring utformning etc. riktade till planerare och projektörer, bl.a. genom handböcker. |
| Aktörssamverkan | Nationella Tillgänglighetsrådet. | Nationella Tillgänglighetsrådet. | Nationella Tillgänglighetsrådet. |
| | Nationella sektorsmyndighetsträffar sammanhållna av Handisam. | Nationella sektorsmyndighetsträffar sammanhållna av Handisam. | Nationella sektorsmyndighetsträffar sammanhållna av Handisam. |
| | Trafikslagsövergripande arbete med funktionshindersfrågor i gemensamma forum, t.ex. prioriterat nät, Koll Framåt, samordning av bytespunkter. | Trafikslagsövergripande arbete med funktionshindersfrågor i gemensamma forum, t.ex. prioriterat nät, Koll Framåt, samordning av bytespunkter. | Trafikslagsövergripande arbete med funktionshindersfrågor i gemensamma forum, t.ex. prioriterat nät, Koll Framåt, samordning av bytespunkter. |
| | Regionala tillgänglighetsråd, regional samverkan med kommuner, regioner, operatörer etc. | Deltar i regionala tillgänglighetsråd vid behov. | Regionala tillgänglighetsråd, regional samverkan med kommuner, regioner, THM, operatörer etc. |

| Uppgiftskategorier inom område tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning | | | |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Redovisade uppgifter avser åtaganden inom ramen för respektive myndighets verksamhetsområde. - Ansvar för markerade uppgifter föreslås flyttas till Trafikverket. | | | |
| | Sjöfartsverket | Transportstyrelsen | Trafikverket |
| | | Sammanställning av investeringsplaner från flygplatshållare. | Ledsagning (tillhandahålls i samverkan med Jernhusen). |
| | | Ett-flyg-för-alla-gruppen, ordförandeskap (förordning 1107/2006) | |
| Statistikproduktion och uppföljning | Gemensamma mätningar av tillgängligheten till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning (alla trafikslag) | Gemensamma mätningar av tillgängligheten till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning (alla trafikslag) | Gemensamma mätningar av tillgängligheten till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning (alla trafikslag) |
| | Inventering av tillgängligheten i det prioriterade nätet och det övergripande nätet. | Kartläggning av genomförda investeringar på flygplatser. | Uppföljning av åtgärder i väg- och järnvägssystemet. |
| Certifiering, regelutveckling och riktlinjer | TS ansvarar – SjöV bidrar med expertkompetens | ICAO Annex 9, Internationell regelutveckling | TSD inom järnvägen avseende tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning (Ramverk för EU-standarder) |
| | | Deltagande i ECAC FAL, samrådsorgan för europeiska luftfartsmyndigheter | CEN-standarder för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning utifrån TSD |
| | | Nationella Facilitationskommittén | Övrigt standardiseringsarbete |
| | | Tillsyn, regeltolkning, implementering av regler. Tillsynsmyndighet för förordning 1107/2006. Klagomålshantering, möten med EU etc. | |

Källa: Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, 2010.

Med utgångspunkt från den genomförda översynen överlämnade Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i januari 2012 ett gemensamt förslag till Näringsdepartementet kring vissa ansvarsmässiga justeringar mellan myndigheterna. Enligt uppgift från Näringsdepartementet pågår handläggning av ärendet inom Regeringskansliet. Beroende på utfallet av detta kan Trafik-

verkets ansvar komma att förändras. Sjöfartsverket gjorde under 2012 en överlämning till Trafikverket vad gäller bl.a. bryggor och terminaler.⁴⁵⁸

Utveckling av samarbetsmodell

Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket initierade under 2012 ett arbete tillsammans med en konsult med syftet att skapa en samverkansmodell för hur arbetet ska bedrivas för att uppnå den funktionshinderspolitiska strategins delmål 2. Utgångspunkten har varit den modell som trafiksäkerhetsområdet har utvecklat och tillämpat i flera år. Modellen har anpassats och modifierats till området tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Hela-resan-perspektivet och identifierade bristområden har varit utgångspunkten för arbetet. Trafikverket menar att inriktningsmålet för transportområdet i den funktionshinderspolitiska strategin är alltför brett, och det har därför brutits ned i förslag på delmål för att tydligare styra mot målet. Utifrån det genomförda arbetet föreslås det fortsatta arbetet ske med utgångspunkt från följande fyra målområden:

1. Tillgänglig och användbar information.
2. Tillgängliga och användbara bytespunkter.
3. Tillgängliga och användbara fordon.
4. Tillgängliga och användbara gångvägar till och från bytespunkter.

Enligt Transportstyrelsen har ännu inte delmål och indikatorer preciserats och nivåbestämts för målområdena, utan detta ska i stället ske i en samverkansprocess med relevanta aktörer. Trafikverket menar att de aktörer i transportsektorn som vill och känner sig manade att delta kommer att bjudas in i samarbetet. Med det följer att man bidrar med sina aktiviteter kopplade till de gemensamt framtagna indikatorerna. Uppföljning ska ske genom årliga resultatkonferenser där den första är planerad till slutet av 2013. Där ska det värderas om målen har uppnåtts och om förändringarna i tillgänglighetsarbetet totalt sett har blivit önskvärda. Resultaten kommer att redovisas i en gemensam rapport. Enligt uppgift från Trafikverket pågår arbetet med att utveckla detta arbetssätt, och man har börjat i liten skala.⁴⁵⁹

10.3 Samverkan på lokal och regional nivå

Många aktörer arbetar med tillgänglighetsfrågor

Det finns många aktörer som är involverade i arbetet med att öka transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, där kommuner och landsting är två av aktörerna. SKL menar att det borde göras en kartlägg-

⁴⁵⁸ Trafikverket, 2012g, Näringsdepartementet, telefonsamtal 2013-09-17, samt Sjöfartsverket, e-brev 2013-10-30.

⁴⁵⁹ Trafikverket, 2013b, och intervju 2013-10-07.

ning av alla de olika aktörerna. SKL menar vidare att det är viktigt att samsas och att hitta en bra nivå för samarbetet, vilket samtidigt gör att det blir en komplicerad fråga.

Det har överlämnats till varje kommun att utforma arbetet med tillgängligheten. Från Västra Götaland har framförts att man inte kan förvänta sig att varje kommun ska utveckla ett eget system, och för resenärerna skulle det inte heller bli bra om det såg olika ut i olika kommuner. Det är inte bra om en kommun har en viss typ av ledstråk och en annan kommun har en annan typ. I Västra Götaland har samverkan mellan regionen, myndigheterna, kommunerna och funktionshindersorganisationerna bl.a. inneburit att man har tagit fram riktlinjer, i vilka man har enats om en gemensam syn på exempelvis vad som är en tillgänglig hållplats eller ett tillgängligt fordon. Från Västtrafik och regionen har framförts att det är viktigt att det finns ett regionalt funktionshindersråd för att kunna enas och få med sig funktionshindersorganisationerna. Det blir då också enklare för regionens politiker att ställa sig bakom arbetets inriktning.

I uppföljningen har några aktörer pekat på att det finns oklarheter kring de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras roll. Handisam menar att det är oklart vem som har ansvaret för tillgängligheten i länen och vem som ska göra vad för att förbättra tillgängligheten. Denna oklarhet gynnar inte utvecklingen av tillgängligheten. Den regionala kollektivtrafikmyndighetens roll är vag och det är oklart vem som följer upp vad den gör och vem som tar fram den nationella bilden.⁴⁶⁰

Samverkan och samarbete inom olika delar av transportsystemet

Samverkan mellan aktörer i samband med resor är mycket viktigt; det är den svagaste länken som avgör hur tillgänglig en resa är. Det är särskilt viktigt med samarbete på bytespunkterna.

I uppföljningen har det redovisats ett flertal exempel på problem som kan uppstå till följd av att olika aktörer har olika uppgifter. Flertalet aktörer menar att det är viktigt med samverkan och samarbete mellan trafikföretag, myndigheter och andra aktörer. Bland annat SRF i Norrbotten menar att det finns för många aktörer och inget samordnat ansvar för transportsystemets tillgänglighet. Det är svårt att veta vem som har ansvar för vad, vilket gör att resenärerna blir lidande. Det finns flera aktörer, och förhållandet mellan dem är ibland oklart. Funktionshindersorganisationer i Västra Götaland konstaterar att det finns både beställare och utförare av trafiken; olika aktörer har ansvar för olika delar och ingen har helhetsbilden. I stället ”skyller alla på alla”.⁴⁶¹

⁴⁶⁰ SKL, intervju 2013-04-12, Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18, och Handisam, intervju 2013-03-06.

⁴⁶¹ Trafikverket, Region Nord, intervju 2013-04-08, SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18, och Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

Från SJ har som exempel på problem när det gäller samverkan och samarbete med andra aktörer tagits upp att det ska finnas stationsliftar på de mest trafikerade stationerna, men att det är oklart vem som äger dem (se även avsnitt 5.3). Trafikverket äger perrongerna, och SJ vill inte äga stationsliftarna då de anser att dessa är en del av infrastrukturen. Det förs en dialog mellan SJ och Trafikverket. Från SJ:s sida vet man inte varför Trafikverket inte vill äga liftarna. Transportstyrelsen bestämmer vem som får trafikera spåren. SJ menar sammanfattningsvis att det är många aktörer efter avregleringen och att man från branschen har en rejäl utmaning när det gäller att kommunicera vem som ansvarar för vad. Även DHR har fört fram de portabla liftarna som exempel på att samordningen mellan olika aktörer i resekedjan är otydlig. Konsekvensen blev att de inte användes alls under lång tid på järnvägsstationer eftersom aktörerna inte kunde komma överens om vem som ägde dem och hur de skulle hanteras. DHR menar att SJ ägde liftarna, Trafikverket ägde perrongerna och andra tågbolag fick inte använda liftarna. DHR konstaterar att det saknades incitament för att hitta en lösning. Nu har frågan lösts, men ansvarsfördelningen är fortfarande oklar. Branschen kan ha goda intentioner, men det handlar ofta till slut om pengar.

Ett annat exempel som nämns är ledsagningen. En del aktörer deltar i det nationella systemet för ledsagning, medan andra har ställt sig utanför och ordnat ledsagning på eget sätt. Bland annat DHR menar att ledsagning mellan olika trafikslag därmed inte fungerar.

Det finns många aktörer runt t.ex. en järnvägsstation, vilket kan leda till problem. Som ett exempel från Norrbotten kan nämnas placeringen av mötesplatsen vid Gällivare järnvägsstation. Kommunen äger stationsfastigheten och vill inte ha mötesplatsen inomhus eftersom fastigheten har begränsad öppetid. Markägaren utomhus vill ha den på ett ställe som ligger mycket nära biltrafiken, vilket bl.a. SRF inte tycker är bra.

Det finns flera andra oklara ansvarsförhållanden på lokal nivå; t.ex. vem som har ansvaret för att en hiss på en station fungerar. Här handlar det om trafikföretagen, kommunerna, fastighetsägare och flera andra aktörer. Bland annat Handisam har pekat på att det inte finns någon enhetlig modell för hur det ska fungera. Lösningarna ser olika ut i olika kommuner och för olika transportslag. Det finns ett intryck av att mycket löses ad hoc och att de lokala lösningarna ser mycket olika ut, vilket gör systemet skört. Ett exempel på behovet av samarbete mellan aktörer är sandningen vid och på vägarna till järnvägsstationer. Trafikinformation är ett annat exempel på ett område där olika aktörer har olika uppgifter. Trafikverket har ansvar för informationen längs järnvägen och andra aktörer har ansvar för information vid t.ex. buss hållplatser som ansluter till järnvägen. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten betonar att det är viktigt att hitta nationella standarder och att minimera utvecklingskostnaderna.⁴⁶²

⁴⁶² SJ, intervju 2013-05-20, DHR, intervju 2013-03-15, SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, Handisam, intervju 2013-03-06, Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten, intervju 2013-04-08, och Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12.

Exempel på samverkan

Ett exempel kan hämtas från busstrafiken i Västra Götaland. Marken där busshållplatserna finns ägs av väghållaren (stat eller kommun). Hållplatsutrustningen ägs oftast av Västtrafik, men det kan även finnas privata aktörer. Västtrafik har ansvar för att hållplatserna tillgängliggörs, men kan inte agera utan att respektive väghållare (oftast kommunen) är med. Kommunen kan få 50 procent i statlig medfinansiering från Trafikverket. Den statliga medfinansieringen avsätts i den regionala infrastrukturplanens kollektivtrafikdel som Västra Götalandsregionen tar fram utifrån en lista på prioriterade hållplatser. För hållplatserna på det statliga vägnätet finansieras 100 procent i en regional plan eftersom Trafikverket är väghållare; även för dessa hållplatser har medel avsatts. I Västra Götaland har ett stort gemensamt arbete gjorts för att ta fram riktlinjer för hur fordon, hållplatser, etc. ska utformas för att vara tillgängliga. Detta arbete leddes av Västra Götalandsregionens enhet för rättighetsfrågor och representanter för brukarna, Trafikverket, kommunerna och Västtrafik. I detta arbete hade man gärna sett ett större engagemang och samarbete med Handisam.

Samverkan i Västra Götaland mellan Västtrafik, kommunerna, Trafikverket, färdtjänsten, regionen och andra aktörer lyfts av flera fram som ett gott exempel. I Västra Götaland har framförts att samverkan har fungerat bra sedan arbetet med projektet Koll Framåt började 2006. De olika aktörerna i Västra Götaland menar att det är viktigt att koordinera de prioriteringar som görs. Arbetet har utgått från att de olika deltagarna har velat få något gjort i praktiken. Man har lyckats enas om den lägsta nivån på det man vill uppnå och har sedan arbetat för att uppnå detta. Från Västtrafik och regionen har framförts att det finns mycket samarbete men att intensiteten varierar periodvis. Det finns fyra politiska samverkansforum mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen för kollektivtrafiken i fyra delar av Västra Götaland samt ett övergripande forum för hela regionen. I dessa forum samråder man om övergripande strategiska frågor, t.ex. strategi för funktionshindersanpassning. Det finns även tillhörande tjänstemannaberedningar där samverkan för att nå målen diskuteras mer konkret.⁴⁶³

10.4 Samverkan med funktionshindersorganisationer

RTAF-råd

Funktionshindersorganisationer har stor erfarenhet och kunskap, vilket gör att det är viktigt att hitta former för samverkan vid planering, genomförande och utvärdering av insatser som rör personer med funktionsnedsättning. De olika funktionshindersorganisationerna samverkar på olika sätt med myndigheter

⁴⁶³ Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17, och Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

och andra aktörer inom transportområdet genom olika tillgänglighets- eller funktionshindersråd och samråd.⁴⁶⁴

I uppföljningen har ett flertal exempel på samverkan med funktionshindersorganisationer framkommit. Myndigheter, aktörer inom väg- och järnvägssektorn och funktionshindersorganisationer samverkar sedan några år tillbaka genom Trafikverkets råd för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning (RTAF-rådet⁴⁶⁵). RTAF-rådet är ett nationellt samarbets- och dialogforum där samverkan sker på både nationell och regional nivå. Av Trafikverkets årsredovisning för 2012 framgår att rådet hade fyra möten under året. Syftet har varit att via dialog och samråd skapa förutsättningar för genomförande av de nationella funktionshinderspolitiska målen i transportsystemet. I Sjöfartsverkets rapportering till regeringen om funktionshinderspolitiken för 2012 anges att trafikmyndigheterna är överens om att RTAF-rådet bör utvidgas till att även omfatta luftfarts- och sjöfartsaktörer.

Förutom det nationella rådet finns RTAF-råd även på regional nivå. Trafikverkets regionala tillgänglighetsråd i Region Nord har funnits länge och uppges fungera bra. Arbetet är praktiskt inriktat och handlar mycket om vad man kan göra åt olika problem. Ett annat exempel är RTAF-rådet i Trafikverkets Region Väst, där brukare, trafikföretag, kommuner och huvudmän ingår. Rådet har tre eller fyra möten per år. Vid mötena informerar Trafikverket om vad som görs. Dessutom bjuds talare från olika aktörer och projekt in för att informera. Deltagare i rådet har bl.a. använts för att prova taktiska skyltar.

Trafikverket har i uppföljningen framfört att mötena är uppskattade och välbesökta. Vid rådsmötena är det aktiva diskussioner om allt som har med transporter och transportsystem att göra. Många frågor initieras där, och input från organisationerna ger ett gott kunskapsstöd till Trafikverket. De sex regionala RTAF-råden är enligt Trafikverket kanske något mer sökande vad gäller vilken roll de ska ha. De regionala rådets arbete är på en mer konkret nivå och handlar ofta om pågående projekt i de olika regionerna.⁴⁶⁶

HRF har framfört att de olika råden inte är centralt placerade inom myndigheterna och att de ofta inte har någon naturlig koppling uppåt. Det är ofta inte de centralt placerade handläggarna som har hand om råden. HRF menar att råden bör ges högre status. Det är ungefär samma frågor som kommer upp i råden, varför de med fördel skulle kunna föras samman till ett gemensamt funktionshindersråd eller samråd för trafikområdet. Från exempelvis SJ har dock framförts att man prioriterar tillgänglighetsfrågan genom att ha en ”tung bemanning” inom handikapprådet. Affärsutvecklingschefen och cheferna från andra enheter inom SJ sitter med i SJ:s handikappråd. I den interna styrningen inom SJ ses tillgänglighet som något viktigt. Tillgänglighetsfrågorna ingår

⁴⁶⁴ www.handisam.se och HRF, intervju 2013-03-27.

⁴⁶⁵ Det tidigare namnet var Nationella rådet, men ändrades 2012 till RTAF-rådet. Ursprungligen inrättades rådet 1994 inom dåvarande Vägverket.

⁴⁶⁶ Transportstyrelsen, e-brev 2013-03-21, samt Trafikverket, 2013a och 2013b, intervju 2013-10-07, Region Nord, intervju 2013-04-08, och Region Väst, intervju 2013-04-17.

alltid i affärsutvecklingen och i utvecklingen av information. SJ har en strategi för tillgänglighet.⁴⁶⁷

Samverkan och samarbete i länen

Samverkan kan ske på olika sätt, bl.a. genom s.k. brukarrådsgupper. Östgötrafikerna har en brukargrupp där man har regelbundna möten med funktionshindersorganisationerna. Från Östgötatrafiken menar man att det är bra med brukarrådsguppen då det innebär att det går att få in synpunkter tidigt i processen. Från funktionshindersorganisationerna framhålls att brukarrådsgruppen har varit och är bra. Som exempel nämns samarbetet kring införandet av ett nytt biljettsystem. Att gruppen finns gör att det blir mindre klagomål om olika frågor. Funktionshindersorganisationerna påpekar att brukarrådsgruppens möten har hållits regelbundet, men att antalet möten har minskat på senare tid.

Inom Linköpings kommun finns en tillgänglighetsansvarig som arbetar på heltid med tillgänglighetsfrågor. Tjänstemannen är också sekreterare i den samarbetsorganisation som arbetar med funktionshindersfrågor. Från Handikappföreningarna i Östergötland summerar man att det fungerar förhållandevis bra i Linköping och att det finns en god dialog mellan olika aktörer. Från SRF i Östergötland framhålls att det är viktigt att funktionshindersorganisationerna deltar i samverkan med personer som har bredd och kan se till helheten. Från Linköpings kommun delar man detta synsätt och tycker att det är bra med en dialogkanal att kommunicera med. Här lyfts bl.a. fram att detta kommer att vara viktigt i samband med att ett nytt resecentrum ska byggas.

Enligt Östgötatrafiken är samarbetet med funktionshindersorganisationerna mycket bra och aktörerna har här möjlighet att prata ihop sig och komma överens. Från SRF i Östergötland delar man denna åsikt och pekar på att det är viktigt att följa de riktlinjer som finns. Vidare framhåller SRF att det är viktigt att man kan hålla sams och komma överens inom funktionshindersrörelsen så att ingen funktionsnedsättning går före någon annan. För detta krävs att man visar ödmjukhet mot varandra och kan prata ihop sig. I uppföljningen har flera exempel på detta redovisats:

- Ett exempel är synen på kantsten vid hållplatser. De som inte ser vill ha en liten kant, medan personer i rullstol inte vill ha det. En kompromiss är en kantsten på 3 cm.
- Ett annat exempel är att det finns avtal om ledarhund mellan SRF och Astma- och Allergiförbundet. I Sverige finns ca 300 ledarhundar.⁴⁶⁸

Även om frågor har förankrats med funktionshindersorganisationerna kan problem uppstå, t.ex. om problem har uppstått i den interna förankringen. I uppföljningen har bl.a. Västtrafik lämnat exempel på att det i medierna då kan

⁴⁶⁷ HRF, intervju 2013-03-27, och SJ, intervju 2013-05-20.

⁴⁶⁸ Östgötatrafiken, intervju 2013-05-23, Linköpings kommun, intervju 2013-05-23, och funktionshindersorganisationer i Östergötland, intervju 2013-05-23.

framställas som om Västtrafik inte har haft kontakt med organisationerna även om de har haft det. Samtidigt framhåller Västra Götalandsregionen att det är viktigt att förstå att organisationerna inte är myndigheter utan att de arbetar för sina frågor. Dessutom finns det olika åsikter inom organisationerna. Funktionshindersorganisationerna i Västra Götaland uppger att de har ett bra samarbete med Trafikverket i olika frågor. Organisationerna har även bra samarbete med Västra Götalandsregionen, bl.a. genom Rådet för tillgänglighetsfrågor. Samverkan med Västtrafik uppges dock ha ebbat ut. Representanter för organisationerna menar att en orsak till att samverkan med Västtrafik har minskat kan vara att många nya har anställts på Västtrafik och att dessa inte har haft ett funktionshindersperspektiv.

Funktionshindersorganisationerna ger input till Göteborgs stad. Samtidigt framhåller man från staden att man inte kan kräva att organisationerna ska vara experter på trafikplanering. Trafikkontoret vill att de ringer och påtalar de problem som finns, och man har tagit fram en enkel blankett som ska fyllas i. Även kundtjänsten tar emot synpunkter på trafiken från personer med funktionsnedsättning. Trafikkontoret försöker ta hand om de personer som kontaktar dem, t.ex. om en synskadad har behov av att öva in en ny väg till en hållplats under byggtid.

Göteborgs Spårvägar träffar ibland funktionshindersorganisationerna. De är med och gör riskanalyser som genomförs vid olika förändringar. Det är främst organisationerna för personer med nedsatt rörelseförmåga som är aktiva, men även syn- och hörselnedsättningar är i fokus. Det finns en dialog med organisationerna som ibland för fram klagomål; det kommer dock inte så många klagomål direkt från passagerare med funktionsnedsättning.⁴⁶⁹

Funktionshindersorganisationers deltagande i planering m.m.

Från funktionshindersorganisationerna har framförts att det är viktigt att man får vara med i framtagandet av de regionala trafikförsörjningsprogrammen och i planeringen. I större byggprojekt har Trafikverket samråd med olika funktionshindersorganisationer. Från funktionshindersorganisationer har påpekats att funktionshindersaspekten dock inte alltid ingår vid nybyggnation. Exempelvis SRF försöker vara med och påverka. Ibland får man utkast för granskning, men det beror ofta på vilka kanaler man har. När det gäller ombyggnaden av Stockholms Centralstation har det varit svårt för SRF att få gehör för sina synpunkter och att få klara besked från Jernhusen.

Från Swedavia har framförts att flygplatserna har dialoger med funktionshindersorganisationerna. Ett exempel på detta är Luleå flygplats som har haft en omfattande dialog i samband med ombyggnaden av flygplatsen. SRF har varit med och planerat ledstråk m.m. där. Organisationerna är även med och ställer krav på de nya resecentrumen som ska byggas i Norrbotten.

⁴⁶⁹ Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18, Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17, Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17, och Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

Jernhusen samarbetar med funktionshindersorganisationer i t.ex. referensgruppen för ledsagning. Dessutom bjuder Jernhusen in funktionshindersorganisationerna på de orter där ombyggnationer av stationer genomförs. Jernhusen menar att det under ombyggnationen av Stockholms centralstation kanske blev för få kontakter, vilket bl.a. SRF har tagit upp. Jernhusen menar att det oftast är givande med dessa kontakter eftersom organisationerna tillför kunskap och Jernhusen lär sig genom kontakterna.⁴⁷⁰

SJ:s handikappråd

Ett annat exempel på samverkan med funktionshindersorganisationer är SJ:s handikappråd som har funnits sedan 2007. Från SJ framhålls att det är bra med en aktiv dialog och att man träffas för samråd cirka fyra gånger per år. Då SJ är ett affärsdrivande bolag är detta inte något som är reglerat utan som man har valt att göra på frivillig basis. För att få till stånd detta vände sig SJ till Handikappförbunden. Från SJ betonas att det är dialogen som är viktig i samrådsmötena med Handikappförbunden, och det ska därmed inte ses som ett förankringsråd. Som exempel på vad som har diskuterats kan nämnas nya rullstolsliftar och den nya märkningen på toaletterna som har anpassats för synskadade. Enligt SJ har de fått signaler från funktionshindersorganisationerna om att de anser att handikapprådet fungerar bra. Från SJ skulle man gärna se fler inspel från funktionshindersorganisationerna.⁴⁷¹

Samverkan inom flyg mellan myndigheter och funktionshindersorganisationer

Som ett led i det då utpekade sektorsansvaret bildades kring början av 2000-talet en samverkansgrupp för luftfarten som bestod av representanter för ett antal funktionshindersorganisationer, flygföretag, flygplatser, branschorganisationer samt myndigheter. Samverkansgruppen har fått namnet Ett flyg för alla och träffas två gånger per år. Gruppen används även som stöd i olika sakfrågor mellan mötestillfällena, för att inhämta fakta eller synpunkter. Transportstyrelsen har tidigare aviserat att samverkansgruppen kommer att få ändrad inriktning i samband med att Trafikverket övertar vissa uppgifter, och

⁴⁷⁰ Trafikverket, Region Nord, intervju 2013-04-08, SRF, intervju 2013-03-12, Swedavia, intervju 2013-04-25, SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09, och Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

⁴⁷¹ SJ, intervju 2013-05-20.

i första hand hantera frågor som rör tillämpning av EU-regelverket om funktionsnedsatta passagerares rättigheter i samband med flygresor.⁴⁷²

⁴⁷² Handisam, Transportstyrelsens rapport 2012 – Redovisning av uppföljning av delmål inom ramen för ”En strategi för genomförande av funktionshinderpolitiken 2011–2016”, bilaga.

11 Regeringens resultatredovisning till riksdagen

I detta kapitel återges hur regeringens återrapportering till riksdagen om resultat i förhållande till funktionsmålets precisering om att transportsystemet ska utformas så att transportsystemet är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Regeringens resultatbedömning för 2012

I budgetpropositionen för 2014 sammanfattar regeringen sin analys och bedömning av preciseringen om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning på följande vis.

Tabell 15 Regeringens analys och slutsats för 2012 när det gäller målpreciseringen Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

| Funktionsmålets precisering | Regeringens analys och slutsats |
|--|---|
| Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. | Det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat de senaste åren. Det finns även en tendens till att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Trafikverket fortsatte under 2012 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än 2011. Andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Den sammanfattande bedömning som redovisades var att trenden var positiv. |

Källa: Prop. 2013/14:1 utg.omr. 22.

Regeringen redovisar för 2012 att människors möjlighet att resa med kollektivtrafik förbättras betydligt när moderna kollektivtrafikfordon införskaffas och pekar på att antalet fordon med automatiska hållplatsutrop med ljud och text under senare år har ökat påtagligt. I dag har över 60 procent av fordonen sådana system.

I resultatredovisningen konstateras att Trafikverket under flera år har använt en prioriteringsmetod för att avgöra vilka delar av den statliga transportinfrastrukturanläggningen som i första hand ska göras användbara för alla. När åtgärder genomförts medför det att det prioriterade nätet av användbar kollektivtrafik successivt blir allt större. Vidare redovisas att Trafikverket under 2012 anpassade ytterligare 20 busshållplatser, vilket gör att det nu återstår 1 400 hållplatser i det prioriterade nätet att åtgärda. I resultatredovisningen anges att sex järnvägsstationer gjordes tillgängliga för personer med funktionsnedsättning under året, vilket är en halvering av anpassningstakten

jämfört med 2011. Regeringen konstaterar att det fortfarande kvarstår åtgärder för att göra järnvägsstationerna tillgängliga för de flesta av de 150 järnvägsstationerna som ingår i det prioriterade nätet.

När det gäller tillgängligheten vid flygresor pekar regeringen på att Transportstyrelsen under perioden 2010–2012 genomförde kontroller på alla de flygplatser som ingår i det prioriterade nätet med avseende på hur EU-förordningen om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet uppfylls. Regeringen konstaterar att generellt har inga större anmärkningar gjorts, men att vissa förbättringsområden har identifierats.⁴⁷³

Regeringens resultatbedömning för 2011

Regeringen redovisade i budgetpropositionen för 2013 att anpassningen av stationsområden för personer med särskilda behov fortsatte under 2011. En större andel av fordonen i kollektivtrafiken bedöms vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Ledsagningstjänster innehåller fortfarande brister. Den sammanfattande bedömning som redovisades var att trenden var oförändrad.

I resultatredovisningen för 2011 pekar regeringen på att Trafikverket under flera år har använt en prioriteringsmetod för att avgöra vilka delar av kollektivtrafiksystemet som i första hand ska göras användbara för alla. Regeringen konstaterar även att när åtgärder genomförts medför det att det prioriterade nätet av användbar kollektivtrafik successivt blir allt större. Av resultatredovisningen framgår bl.a. att Trafikverket under 2011 anpassade ytterligare 22 busshållplatser och 12 järnvägsstationer och att därmed hittills 574 busshållplatser och 50 järnvägsstationer är anpassade i den statliga delen av nätet. Vidare redovisades att rastplatser som tillhör det statliga vägnätet har anpassats och att staten har medfinansierat ombyggnader av busshållplatser via bidrag till trafikhuvudmännen. Enligt redovisningen kan flygplatserna i stort sett anses vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Vid vissa av de mindre flygplatserna kan det dock behöva vidtas åtgärder vid bytespunkter för assistans mellan trafikslag, t.ex. mellan flyg och buss.⁴⁷⁴

Regeringens resultatbedömning för 2010

För 2010 redovisade regeringen att mätningar av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning indikerade en positiv utveckling under året. Anpassningen av hållplatser och järnvägsstationer i det prioriterade kollektivtrafiknätet fortsatte under året, och andelen tillgänglighetsanpassade kollektivtrafikfordon ökade. Möjligheterna till ledsagning i samband med tågresor

⁴⁷³ Prop. 2013/14:1 utg.omr. 22.

⁴⁷⁴ Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.

hade också förbättrats. Det återstår samtidigt mycket arbete för att göra transportsystemet mer användbart för personer med funktionsnedsättning. Den sammanfattande bedömning som redovisades var att trenden var positiv.⁴⁷⁵

⁴⁷⁵ Prop. 2011/12:1 utg.omr. 22.

12 Uppföljningens iakttagelser och bedömningar

I detta avsnitt redovisas uppföljningsgruppens sammanfattande iakttagelser och bedömningar.

12.1 Trafikuskottets uppföljning

Trafikuskottet har vid olika tillfällen behandlat frågor som rör kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Utskottet har framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga. Utskottet har även konstaterat att det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Mot denna bakgrund och som en del av uppföljningen av riksdagens transportpolitiska mål har trafikuskottet beslutat att närmare beskriva och analysera de statliga insatser som görs för att öka tillgängligheten till kollektiva färdmedel, i första hand tåg, buss, flyg och båt, och vilka resultat dessa insatser får från ett brukarperspektiv. Frågor som rör t.ex. färdtjänst och riksfärdtjänst har inte ingått i denna uppföljning.

Uppföljningsgruppen vill inledningsvis betona att personer med funktionsnedsättning inte utgör en enhetlig grupp. Det innebär att behoven och förutsättningarna varierar mycket mellan olika funktionsnedsättningar och från person till person. Skillnaden mellan olika personers funktionsnedsättningar är stora liksom funktionsnedsättningens konsekvenser för individen. Det finns undersökningar som visar att personer med funktionsnedsättning reser mindre än befolkningen i stort. Enligt gruppens bedömning innebär det att det finns en risk för isolering och mindre deltagande i samhället. Att resa handlar både om att vilja och att kunna. Gruppen konstaterar att för den som har en funktionsnedsättning kan resandet ofta vara förknippat med oro eftersom det kan vara osäkert om en resa kommer att fungera eller inte. Sverige har dessutom en åldrande befolkning. Det innebär att antalet äldre resenärer ökar och att detta i sin tur gör att kraven på transportsystemets tillgänglighet också kommer att öka framdeles.

12.2 Möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik

Tillgängligheten förbättras

Riksdagen har beslutat att målet är att transportsystemet är utformat så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Trafikutskottets uppföljning visar att det har genomförts insatser såväl från statligt håll som av andra aktörer, vilket har medverkat till att tillgängligheten i transportsystemet successivt har förbättrats för personer som har nedsatt hörsel, syn eller rörelseförmåga. Tillgängligheten i stort har ökat genom bl.a. fler tillgänglighetsanpassade bytespunkter, mer tillgängliga fordon och förbättrad information. Uppföljningen visar att flyget generellt är det trafikslag som har kommit längst när det gäller tillgänglighetsanpassningar.

... men det behövs mer ...

Gruppen kan dock samtidigt konstatera att det finns många hinder som försvårar resandet för personer med olika funktionsnedsättningar och dessa hinder skapar otrygghet och gör att många drar sig för att resa. För många som har funktionsnedsättningar är det fortfarande inte möjligt att nyttja den allmänna kollektivtrafiken på lika villkor som övriga i befolkningen. I uppföljningen har ett antal trafikföretag framfört att man upplever att det inte är så många passagerare med funktionsnedsättning som reser med t.ex. bussar. Att få personer med funktionsnedsättning använder kollektiva färdmedel kan dock enligt gruppens bedömning bero på att trafiken inte är tillgänglig.

I uppföljningen har det framkommit att situationen ser olika ut när det gäller buss, tåg, flyg och båt samt att möjligheten att byta mellan de olika trafikslagen upplevs som en svag länk. Gruppen menar att det finns bra mål och många goda intentioner. Riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning till 2010 uppnåddes dock inte. Utöver att funktionshindersorganisationerna har uppmärksammat bristen i måluppfyllelse har det varit svårt att finna att detta har föranlett någon reaktion på statlig nivå i form av tydliga signaler till myndigheterna om att intensifiera insatserna.

När det gäller det prioriterade nätet har gruppen uppmärksammat att målen för hur stor andel av järnvägsstationer och busshållplatser som ska vara åtgärdade har ändrats efter hand. När det stod klart att det ursprungliga målet inte skulle nås till 2010 ändrades målet till att ca 80 procent av stationerna och bytespunkterna skulle vara åtgärdade till 2010. Därefter har målen åter ändrats. Det nya målet är att 50 procent av stationerna och 40 procent av busshållplatserna ska vara färdiga till 2016. Samtliga stationer och busshållplatser ska vara åtgärdade till 2021.

Gruppen konstaterar att arbetet med det prioriterade nätet har gått långsammare än vad som ursprungligen var planerat. Till och med 2012 hade ca 37 procent av stationerna och ca 30 procent av busshållplatserna i det prioriterade nätet åtgärdats. Även om insatserna har fortsatt efter 2010 går

utvecklingen långsamt, kanske särskilt inom det statliga området. Enligt gruppens bedömning är det inte tillfredsställande att målen för när kollektivtrafiken ska vara tillgänglig hela tiden flyttas framåt.

När det gäller båtterminaler och bryggor i det prioriterade nätet för kollektivtrafik visar uppföljningen att det i dag saknas en samlad information om bytespunkternas status. När det gäller flyget visar uppföljningen att samtliga svenska flygplatser uppfyller de krav om tillgänglighet som ställs av EU. Det kan dock noteras att det inte är säkert att det finns ett fungerande nät av övrig kollektivtrafik som ansluter till flygplatsen.

Det är oklart hur stor andel av dem som har olika funktionsnedsättningar som i dag kan använda kollektivtrafiken. Gruppen anser att det är viktigt att hålla frågan om kollektivtrafikens tillgänglighet levande och att tillgängligheten för personer med olika funktionsnedsättningar beaktas och kommer in i samhällsplaneringen på ett naturligt sätt. Det är vidare viktigt att tillgänglighetsperspektivet mer tydligt beaktas i olika processer, t.ex. i olika styrdokument och vid planering och genomförande av olika trafikprojekt.

Hela-resan-perspektivet är viktigt

Uppföljningen visar att tillgänglighetsbegreppet är otydligt och tolkas olika av olika aktörer. Gruppen vill här betona att när frågan om tillgänglighet tas upp är det viktigt att lyfta fram resenärsperspektivet och att det är *hela* resan från dörr till dörr som ska fungera. Tillgänglighet ser olika ut i förhållande till de olika funktionsnedsättningar som finns. Det är inte självklart att en resa som är tillgänglig för en person med hörselskada är tillgänglig för personer som har t.ex. synskada eller nedsatt rörelseförmåga. För den som har en funktionsnedsättning kräver resandet mycket planering och att resenären kan lita på att resan fungerar. Uppföljningen visar att det fortfarande är svårt att få hela resan att fungera och att detta handlar om allt från möjligheten att ta sig till och från hållplatsen, tillgängliga fordon, möjlighet att byta på stationer och hållplatser till information, bemötande och möjlighet att köpa biljetter m.m. Gruppen menar att det är mycket viktigt att förenkla biljettköp för alla resenärer, inte minst för den som har någon form av funktionsnedsättning. I dag finns stora problem när det gäller möjligheten att köpa biljetter.

Allmänt är det enklare att resa i en redan invand miljö än i en ny. Där krävs ofta kompensatoriska insatser, t.ex. ledsagning och assistans för den som inte ser. Vilken typ av insatser som behövs varierar mellan olika trafikslag. Den som har nedsatt rörelseförmåga eller är gravt synskadad kan behöva någon form av stöd eller assistans eftersom det kan vara svårt att resa på egen hand. Exempelvis kan det vintertid vara svårt att ta sig fram till en hållplats.

Det är olika aktörer som har ansvar för olika delar i färdkedjan. Om dessa inte samverkar innebär det att resandet försvåras för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen visar att det i många delar av arbetet med att tillgängliggöra transportsystemet fortfarande saknas ett hela-resan-perspektiv. Delar av en resa kan fungera, men problem uppstår när inte helheten fungerar.

Den svagaste länken i reskedjan avgör hur tillgänglig en resa är. Gruppen vill betona att både kollektivtrafiken och resenärens möjlighet att ta sig från bostaden till transportmedlet är avgörande för att hela resan ska fungera.

Det finns fortfarande hinder

I uppföljningen har vikten av att förmedla trygghet framhållits. När det gäller resor med allmän kollektivtrafik sker dessa ofta i en stressig miljö där snäva tidtabeller styr. Om en chaufför kör en fullsatt buss eller spårvagn och en rullstolsburen person vill åka med kan den situationen kännas stressande för både passageraren och chauffören. Tidtabeller ska hållas, det blir färre hållplatser och mindre tid avsatt per hållplats. Om en chaufför blir sen kan det t.ex. innebära att en kommande rast blir kortare. Inom flyget är det ofta korta tider som flygplanen står på marken mellan flygningarna, och det kan i sin tur innebära en utmaning när det gäller att hinna ta med passagerare med ledsagning utan att flyget försenas. Gruppen menar att trygghet är en central fråga som har avgörande betydelse för om personer med funktionsnedsättning ska våga starta en resa.

De hinder som har uppmärksammats inför en resa handlar bl.a. om att det har blivit svårare att köpa biljetter då biljettsystemen blivit mer krångliga och att informationen är bristfällig när det gäller byten mellan olika transportslag m.m. Det kan också vara svårt för resenärer att komma fram till en hållplats på vintern på grund av otillräcklig snöröjning och svårigheter att hitta ledstråken. Till de svårigheter som har uppmärksammats i samband med resor hör bl.a. att rullstolsliftar, utrop och hörslingor inte fungerar. Många har också påpekat att bristen på information när det händer oväntade saker innebär problem. Här har det betonats att det är viktigt att ge stöd och information vid störningar. Det räcker t.ex. inte med högtalarutrop eftersom detta många gånger inte kan uppfattas av personer som har nedsatt hörsel.

Uppföljningen visar att det ser olika ut i olika delar av landet samt att tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken är bättre i storstadsområdena än i områden som är glesare befolkade.

Gruppen vill peka på att det behövs förbättrad information om tillgängligheten både i fordon och på stationer, busshållplatser och terminaler m.m. Det finns ett behov av att tydliggöra vem som har ansvaret för att samla in och sprida sådan information. I sammanhanget vill gruppen även peka på vikten av att trafikinformationen är god för alla resenärer och särskilt då att den förmedlas på ett sådant sätt att resenärer med olika typer av funktionsnedsättningar kan tillgodogöra sig den.

12.3 Styrning av insatser

Det behövs en helhetssyn på tillgänglighet

Staten har under lång tid angett att tillgängligheten ska öka. Detta ska uppnås genom styrning på olika sätt, bl.a. genom EU:s regelverk, nationell lagstiftning, mål, krav på myndigheter och ekonomiska styrmedel. Även om det finns såväl regelverk som mål och det avsätts resurser för ökad tillgänglighet visar uppföljningen att det fortfarande saknas ett helhetsgrepp som fokuserar på tillgänglighetsfrågorna. Många har pekat på att det på nationell nivå inte finns någon myndighet som har ett övergripande ansvar och att detta är en viktig orsak till att det saknas såväl helhetssyn som att någon tar ett samlat grepp. Gruppen efterlyser tydligare styrsignaler till myndigheterna för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås.

I uppföljningen har det framkommit att Trafikverket vill använda samma modell för tillgänglighetsarbetet som den man använder för väg- och tågtrafiksäkerhetsarbetet, dvs. att ta fram indikatorer och genomföra resultatkonferenser för att följa upp resultaten. Uppföljningsgruppen vill i sammanhanget peka på att det är positivt om utvecklingsarbetet fortsätter och intensifieras för att förbättra tillgängligheten och att detta sker med trafiksäkerhetsområdet som förlaga. Uppföljningsgruppen menar att det arbete som hittills har gjorts inom ramen för nollvisionsarbetet och som har satt fokus på trafiksäkerhetsfrågorna har inneburit att goda resultat har uppnåtts. Gruppen menar även att erfarenheterna från detta kan fungera som förlaga för att mer kraftfullt än i dag förbättra tillgängligheten i transportsystemet.

Olika regelverk

I uppföljningen har det framförts att EU:s regler om passagerares rättigheter har varit viktiga och påskyndat arbetet med tillgänglighetsfrågor. Genom att EU-reglerna ställer tydliga krav har de drivit på tillgänglighetsarbetet och haft en positiv påverkan. Gruppen konstaterar att EU:s regelverk är uppdelat på olika trafikslag, medan Sverige har en trafikslagsövergripande ansats. EU:s regler har kommit vid olika tidpunkter för olika trafikslag, varför kraven ser olika ut för tåg, buss, flyg och båt. Det är olyckligt att det finns olika regelverk för trafikslagen då detta försvårar för resenärerna. Något som inte heller är tillfredsställande är att det ännu inte finns några sanktionsmöjligheter vid överträdelser av regelverken.

Det finns flera exempel på oklarheter i regelverken, t.ex. hur begreppen ”stationsförvaltare” och ”fullt tillgängliga bytestpunkter” ska tolkas. Det finns risk för att det blir olika definitioner av tillgänglighet i olika län, vilket från ett resenärsperspektiv inte är bra. Gruppen konstaterar att det inte finns någon myndighet som har ansvar för att ta fram nationella definitioner.

Kollektivtrafiklagen ställer krav på att trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla en redovisning av tidsbestämda mål och åtgärder. De uppföljningar

som har genomförts av de regionala trafikförsörjningsprogrammen visar att redovisningen av tillgänglighet ser olika ut i de olika regionala programmen.

Det är viktigt att regelsystemen för tillgänglighet och säkerhet möts. I uppföljningen har det framkommit exempel på att de ibland kan gå på tvärs mot varandra. Ett sådant exempel är säkerhetsbetingade byggnadsregler för fartyg som samtidigt försvårar tillgängligheten, t.ex. kravet på höga trösklar.

Ett annat exempel som har uppmärksammats är att det i regelverken ställs krav på tillgänglighetsanpassningar när det gäller omfattande ombyggnationer eller inköp av nya fordon men att det inte finns motsvarande krav på tillgänglighetsanpassningar när det gäller användning av befintliga fordon. Det är inte helt tillfredsställande att t.ex. tågoperatörer kör vidare med gamla tåg och inte behöver göra något för att förbättra tillgängligheten.

Nationella riktlinjer om tillgänglighet saknas

Det finns inte några nationella riktlinjer för arbetet med att åstadkomma ett tillgängligt transportsystem. Detta leder till att många gör på olika sätt och att det från resenärsperspektivet kan upplevas som ”spretigt”. Man kan inte förvänta sig att varje kommun ska utveckla ett eget system, och för resenärerna blir det inte bra om det ser olika ut i kommunerna. Kommunerna har svårt att ta fram egna standarder. Gruppen menar att det är viktigt att hitta nationella standarder och att minimera utvecklingskostnader. Det finns en stor flora av regler, riktlinjer och olika lösningar för t.ex. utformning av busshållplatser samtidigt som det saknas en gemensam standard. Då det inte finns en nationell enhetlighet innebär det en risk för att det i stället blir leverantörernas lösningar som genomförs.

Viktigt att ställa tillgänglighetskrav

I upphandlingar av kollektivtrafik ställs krav på tillgänglighet. Olika regionala kollektivtrafikmyndigheter kan ställa olika krav på tillgänglighet. I uppföljningen har det framförts att entreprenörer ibland upplever att det ställs hårda krav i vissa upphandlingar och att dessa krav ibland är hårdare än regelverkets krav. Gruppen konstaterar att flera aktörer efterlyser mer av nationella standarder. Gruppen noterar att det kan bli samhällsekonomiskt kostsamt om det ställs olika krav i olika regioner, t.ex. kan det bli besvärligt för bussföretag som driver verksamhet i olika regioner.

Den nya kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik. Flera aktörer menar att det upplevs som otydligt vilka krav på tillgänglighet och användbarhet som kan ställas på den avreglerade marknaden för kollektivtrafik. Det finns inte samma krav på tillgänglighet som i den trafik som upphandlas av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I uppföljningen har det framförts exempel på problem med kommersiell trafik som inte är tillgänglig.

Medel för finansiering av tillgänglighetsåtgärder

Även om det finns en funktionshinderspolitisk strategi med ett antal etappmål som avser hur tillgängligheten ska utvecklas över tid visar uppföljningen att det inte finns någon öronmärkning av statliga medel som ska satsas på tillgänglighetsanpassning. Den statliga finansieringen av insatser för att öka tillgängligheten sker inom ramen för den budget som beslutats i de nationella planerna för transportsystemet och de anslag som Trafikverket får. Prioriteringen av resurser till olika insatser utgår från de nationella planerna som beslutas av regeringen. Olika aktörer menar att dessa inte ger någon tydlig signal om att kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska prioriteras. Vidare har olika aktörer påtalat behovet av en egen pott med pengar för att lyfta fram tillgänglighet separat från bl.a. trafiksäkerhet och miljö. Gruppen konstaterar att det tidigare fanns öronmärkta medel till tillgänglighetsarbete, vilket också gav ett relativt stort antal åtgärder. I uppföljningen har det framförts att det vid prioriteringsdiskussioner kan vara svårt att komma fram till att prioritera tillgänglighet i förhållande till andra angelägna områden. I uppföljningen har det även framhållits att den statliga medfinansieringen har varit positiv för tillgänglighetsarbetet.

Uppföljningen visar att det inte finns några uppgifter om hur stora resurser som sammanlagt satsas på tillgänglighetsarbete inom trafikområdet i Sverige. Gruppen kan konstatera att ingen myndighet eller annan aktör som har kontaktats i uppföljningen har kunnat redovisa hur mycket som satsas. Trafikverket menar att det är mycket svårt att säga hur mycket pengar som har avsatts till insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det går ofta inte att särredovisa dessa kostnader eftersom de ingår i olika projekt som Trafikverket och andra arbetar med. Det kan konstateras att avsaknaden av sammanställningar på nationell nivå gör att det är svårt att värdera de insatser som görs.

I uppföljningen har det framförts att en relevant fråga att ställa när det gäller resurser till förbättrad tillgänglighet är hur mycket man sparar på att tillgängliggöra i stället för att fokusera på hur mycket anpassning kostar. Gruppen konstaterar att flera har pekat på att kostnaderna är högre för att tillgängliggöra den befintliga kollektivtrafiken genom ombyggnationer jämfört med att redan från början bygga tillgängligt eftersom extrakostnaderna inte uppskattas vara lika stora. Gruppen är medveten om att vissa insatser kan innebära höga kostnader, och branschen menar att det finns en gräns för vad som är ekonomiskt försvarbart när det gäller att genomföra fysiska åtgärder för ökad tillgänglighet. Delar av branschen är skeptiska till kraven på att allt ska vara tillgängligt eftersom det är kostnadsdrivande. En del trafikföretag ifrågasätter också varför stora resurser ska satsas på passagerare som inte åker kollektivt.

I uppföljningen har det framförts att hur mycket resurser som satsas på tillgänglighetsanpassningar är en prioriteringsfråga, där kostnaden för en tillgänglighetsinsats måste vägas mot kostnaden för andra typer av insatser. Gruppen kan konstatera att förbättringar av tillgängligheten i transportsystemet innebär kostnader, och när det gäller de insatser som prioriteras och

genomförs måste det, i likhet med inom andra områden, göras avvägningar i förhållande till vilken nytta som olika insatser ger så att de resurser som avsätts används till sådant som ger störst nytta för resenärerna. Enligt uppföljningsgruppen är det viktigt att beakta att förbättrad tillgänglighet ofta kan vara en komfortfråga för personer utan funktionsnedsättning, men att det för personer med funktionsnedsättning är av avgörande betydelse för om resor ska kunna genomföras med kollektivtrafik. Ökad tillgänglighet kommer alla resenärer till godo. Gruppen menar att det är viktigt att resurser för tillgänglighetsarbetet prioriteras inom de ramar som riksdagen har beslutat om.

12.4 Genomförda insatser och deras resultat

Insatser inom trafikområdet för ökad tillgänglighet

Trafikområdet är mycket komplext med olika regelverk, olika trafikslag, aktörer med olika roller och ansvar, olika grad av regionalisering och privatisering m.m. Staten kan genom sina insatser skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet, men det är samtidigt nödvändigt att branschen och andra aktörer medverkar och att de tar hänsyn till resenärernas behov av tillgänglighet för att hela resan ska fungera. Uppföljningen visar också att det finns mycket som kan förbättras när det gäller drift och underhåll. Gruppen konstaterar att det fortfarande finns betydande hinder när det gäller att kunna resa med allmän kollektivtrafik under vintertid, bl.a. när det gäller att kunna ta sig till och från hållplatser.

Det finns en ökad ambition och förståelse för funktionshindersfrågor inom transportområdet. Gruppen vill betona att tillgänglighet är bra för alla, och det finns en medvetenhet om att anpassningar som kommer alla till godo lönar sig. Alla resenärer drar nytta av de åtgärder som vidtas för att förbättra tillgängligheten. Det innebär att tillgängligheten inte bör förbättras genom särskilda lösningar utan genom att kollektivtrafiken utformas så att alla kan använda den, med eller utan funktionsnedsättning.

Gruppen konstaterar att det runt om i Sverige pågår många olika insatser för att öka tillgängligheten men att detta arbete i många delar är okoordinerat. Uppföljningen visar att även om utvecklingen går åt rätt håll när det gäller tillgänglighetsanpassning finns det olika syn på om volymen är låg eller hög på de insatser som genomförs.

Det finns en tendens att av kostnadsskäl försöka styra över resenärer från färdtjänst till allmän kollektivtrafik. Samtidigt visar undersökningar att många av dem som har tillgång till färdtjänst vill fortsätta med den i stället för att åka kollektivtrafik. Flera aktörer menar att det är lönsamt att försöka få fler att åka med en tillgänglig kollektivtrafik i stället för med färdtjänst. Tillgängliggörande av den allmänna kollektivtrafiken leder till minskade kostnader för färdtjänsten, bl.a. genom att inträdet till färdtjänsten förskjuts för äldre kollektivtrafikresenärer. Det är samtidigt viktigt att koppla ihop färdtjänsten och den

allmänna kollektivtrafiken då färdtjänsten kan sägas vara kollektivtrafikens förlängda arm.

Viktigt med ett gott bemötande

I uppföljningen har det framförts att när det gäller tillgänglighet har fokus hittills ofta legat på teknik, mekanik och tekniska lösningar, t.ex. ramper och ledstråk. Gruppen menar dock att tillgänglighet handlar om många fler aspekter, bl.a. tillgång till information, personlig service och vikten av bemötande och kunskap hos dem som arbetar inom transportområdet. I uppföljningen har det framkommit många olika exempel på en ökad inriktning på att förbättra arbetet med dessa frågor. Exempelvis erbjuds anställda utbildningar kring funktionshinder, och i detta ingår frågor som rör bemötande, vilket gruppen menar är mycket positivt.

Insatser

Det görs kontinuerligt insatser för att fler fordon ska vara tillgängliga för personer som har olika funktionsnedsättningar. Detta gäller både upphandling av nya fordon och att äldre byggs om. Till detta kommer de insatser som görs för att tillgängliggöra hållplatser och terminaler. När det gäller insatser har uppföljningen varit inriktad på att belysa sådana som görs för att förbättra tillgängligheten för personer som har rörelsenedsättning, synnedsättning och hörselnedsättning, men gruppen vill samtidigt betona vikten av att andra funktionsnedsättningar inte glöms bort i det fortsatta arbetet.

En viktig utgångspunkt som har framhållits i uppföljningen är att insatserna inte ska bygga på särlösningar utan vara inriktade på att ge förbättringar för såväl personer med funktionsnedsättning som andra resenärer. Som exempel kan nämnas att lågt insteg i bussar är bra för alla resenärer. Gruppen kan dock konstatera att det ibland kan finnas komplikationer när det gäller insatser och att detta kan innebära att en viss åtgärd kan upplevas negativt av andra passagerare och förare. Ett exempel som har framförts i uppföljningen är att t.ex. låggolvsbussar i landsbygdstrafik inte uppfattas som positivt av alla resenärer och förare. Detta eftersom de ger mindre komfort och mer vibrationer och skakningar vilket kan uppfattas som negativt för de resande. Det är även negativt för förarnas arbetsmiljö.

Assistans och ledsagning

Det är viktigt att ledsagningen är ordnad och att resenärerna kan lita på den. Uppföljningen visar att ledsagningen inom flyget upplevs som välfungerande. Gruppen konstaterar att det har skett förbättringar inom ledsagningen, bl.a. när det gäller samordningen. Samtidigt finns det fortfarande problem inom de olika trafikslagen, t.ex. att det inte är tydligt för passageraren när ansvaret för ledsagningen överlämnas från en aktör till en annan, vilket kan skapa otrygghet för den som reser.

Gruppen noterar att det inte sker någon marknadsföring av ledsagnings-tjänsterna, vilket bl.a. har medfört att många passagerare inte känner till att de finns. När det gäller finansieringen av assistans och ledsagningstjänster skiljer sig detta mellan olika trafikslag. För ledsagning inom t.ex. tågtrafik debiteras tåg företaget kostnaderna för respektive ledsagning. Till detta kommer att det vid trafikstörningar uppstår extra kostnader för tåg företagen för de minuter som ledsagaren måste vänta vid en försening. Inom järnvägstrafiken upplever trafik företagen att ledsagningstjänsten är dyr. Stationsförvaltaren styr och upphandlar ledsagningstjänsten, medan trafikoperatörerna betalar för ledsagningen. Trafikoperatörerna är missnöjda med att de inte har inflytande över kostnaderna. Gruppen konstaterar att finansieringen av ledsagningen inom järnvägstrafiken innebär att resenärer med funktionsnedsättning riskerar att pekas ut som dyra och att det nuvarande finansieringssystemet inte skapar incitament för företagen att locka till sig kunder med ledsagningsbehov. Flera intervjuade har därför efterlyst att finansieringen borde utformas så att den blir mer allmän och generell och inte knyts till enskilda resenärer.

Inom flyget tillämpas en annan finansieringsmodell, som innebär att kostnaderna för assistans och ledsagning tas ut via den allmänna passageraravgift som alla flygbolag betalar för alla sina passagerare till flygplatsen. Inom flyget är man nöjd med denna modell. Gruppen menar att systemet för finansiering när gäller ledsagning inom tåg och buss bör ses över i syfte att förändras mot en mer solidarisk finansieringsmodell liknande den inom flyget.

12.5 Samverkan och samarbete

Statliga myndigheter

Stora förändringar har under senare år gjorts i myndighetsstrukturen inom transportområdet. Begreppet sektorsmyndighet har tagits bort och ersatts med begreppet strategisk myndighet. Myndigheterna har delvis otydliga roller sinsemellan, och det finns även vissa otydligheter när det gäller myndigheternas ansvarsområden. Både funktionshindersorganisationerna och andra aktörer har framfört att de statliga myndigheterna på central nivå inte upplevs som tillräckligt drivande och att deras engagemang i tillgänglighetsfrågor behöver öka. Ett exempel på detta är att tillgänglighetsarbetet har avstannat inom sjöfartområdet samtidigt som det är oklart vem som har ansvaret för att driva på arbetet med förbättrad tillgänglighet.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är nya aktörer som arbetar på olika sätt. Gruppen konstaterar att det stödjande arbetet inom Trafikverket skulle kunna utvecklas och få ökad prioritet för att tillgodose de behov som finns hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Gruppen menar att detta är frågor som behöver uppmärksammas i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Oklar arbets- och ansvarsfördelning

Gruppen kan konstatera att organisationsstrukturen i Sverige ser annorlunda ut än i andra EU-länder. I Sverige är ansvaret numera uppdelat på många olika aktörer. Det finns i dag olika centrala, regionala och lokala myndigheter. Dessutom finns olika aktörer för trafik, spår, vägar, hållplatser, stationer etc., vilket gör resandet mer komplext. Det innebär också att det blir svårt att tillämpa EU-regelverken. Gruppen menar att förhållandet mellan olika aktörer i vissa delar upplevs som oklart. Även för aktörerna är det ibland oklart vilken aktör som har ansvar för t.ex. tillgänglighets- och funktionshindersfrågor.

Gruppen konstaterar att det i dag saknas en tydlig överblick när det gäller ansvarsförhållandena mellan de olika myndigheterna och de andra aktörerna. Det finns behov av en tydlig kartläggning av vilka aktörerna egentligen är och vad de ska göra. I uppföljningen har det framförts att situationen med ett rörigt och splittrat ansvar för tillgänglighetsfrågorna i transportsystemet innebär att allas ansvar är ingens ansvar. Flera aktörer menar att det är svårt att förstå hur det var tänkt och att det finns en osäkerhet i rollerna. Gruppen konstaterar att det ännu inte är tillräckligt tydligt vem som har ansvar för att samordna att transportsystemet är tillgängligt. På lokal och regional nivå upplever handläggare i tillgänglighetsfrågor att det finns brist på tydlighet från de centrala trafikmyndigheterna. Gruppen vill framhålla att det är viktigt att potentialen i trafikmyndigheternas organisation används. Det är viktigt att tydliggöra aktörernas roller och ansvar för att hela resan ska fungera.

Det är vidare viktigt att aktörerna arbetar tillsammans så att det fungerar i skarvarna mellan olika delar av en resa. I uppföljningen har det framkommit att det finns oklara ansvarsförhållanden även på operativ, lokal nivå, t.ex. vem som har ansvaret för en hiss på en station. Det finns ingen enhetlig lösning för hur det ska fungera; lösningarna ser olika ut i olika kommuner och för olika transportslag. Gruppen menar att detta gör systemet skört. Det är viktigt att aktörerna kan kommunicera med varandra.

Samverkan med funktionshindersorganisationer

I uppföljningen har det framkommit att det ofta finns ett gott samarbete mellan myndigheterna och funktionshindersorganisationerna. Det är vanligt att funktionshindersorganisationerna ingår i olika typer av handikappråd där bl.a. tillgänglighetsfrågor tas upp. Organisationerna framhåller samtidigt vikten av att råden får en högre status än i dag. Uppföljningsgruppen vill framhålla betydelsen av att ansvariga myndigheter fortsätter att utveckla dialogen med funktionshindersorganisationerna och att det är av stor vikt att de erfarenheter som finns tas till vara.

12.6 Uppföljning, utvärdering och tillsyn

Uppföljning och utvärdering

Det är flera olika myndigheter som gör uppföljningar inom området. Inom transportområdet är Trafikanalys den myndighet som har till huvuduppgift att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utvärdera och redovisa effekter av föreslagna och vidtagna åtgärder. Handisam har på uppdrag av regeringen ansvaret för att utveckla ett sammanhållet system för att följa och analysera utvecklingen inom funktionshinderspolitiken. Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ska årligen göra en återsrapportering till regeringen om genomförandet av delmålen utifrån den funktionshinderspolitiska strategin.

Gruppen noterar att det trots det uppföljningsarbete som sker ändå finns mycket lite uppgifter om hur olika insatser har påverkat resandet för personer med olika funktionsnedsättningar och hur dessa resenärer upplever transportsystemets tillgänglighet. I uppföljningen har det framkommit att det är svårt att redovisa hur olika insatser påverkar resandet för personer med funktionsnedsättning.

Uppföljningsgruppen vill i detta sammanhang framhålla betydelsen av att myndigheternas fortsatta uppföljningsarbete inriktas på att förbättra och ge en mer tydlig återsrapportering om vad som är tillgängligt och vad som inte är det. Som det ser ut i dag är kunskapen begränsad när det gäller hur bra olika insatser är och deras egentliga betydelse för resenärer med olika funktionsnedsättningar. Uppföljningen visar också att det behövs bättre kunskap om hur personer med funktionsnedsättning upplever resandet med kollektiva färdmedel och hur det utvecklas över tid. Enligt uppföljningsgruppen finns det behov av en förbättrad och mer systematisk uppföljning av vilka insatser som genomförts och vilka resultat de har fått när det gäller att ge faktiska förutsättningar för personer med funktionsnedsättningar att genomföra hela resan med kollektiva färdmedel. Att införa ett mer uttalat brukarperspektiv i uppföljningsarbetet skulle kunna ske genom att myndigheterna involverar funktionshindersorganisationerna och på ett mer systematiskt sätt tar till vara deras erfarenheter när uppföljningar genomförs.

Tillsynen behöver stärkas

Till Transportstyrelsens huvuduppgifter hör att i enlighet med de föreskrifter som gäller för respektive område utöva tillsyn inom transportområdet. I detta ingår bl.a. att utöva tillsyn över de regionala trafikförsörjningsprogrammen som de regionala trafikmyndigheterna ska ta fram. Transportstyrelsen har framfört att tillsynen enbart styrs av lagar och förordningar och att det knappt finns några tydliga tillsynsuppdrag uttryckta när det gäller krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. När det gäller tillsyn av passagerares rättigheter i enlighet med EU-förordningarna är ansvaret delat mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket. För t.ex. järnvägsområdet innebär

detta sammanfattningsvis att Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av de tekniskt präglade bestämmelserna medan Konsumentverket ansvarar för de konsumenträttsligt präglade bestämmelserna. Funktionshindersorganisationerna har framfört att de båda myndigheterna främst har juridisk kompetens, inte sakkompetens, när det gäller transporter och tillgänglighet. Enligt funktionshindersorganisationerna innebär detta att tillsynsmyndigheterna har svårt att göra sakliga bedömningar, och tillsynen upplevs därmed som svag. Gruppen menar att det är nödvändigt att tydliggöra rollfördelningen, inte minst från ett brukarperspektiv. Detta är en fråga som måste utredas vidare.

12.7 Regeringens återrapportering till riksdagen

Regeringen anger i årets resultatredovisning till riksdagen att det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat de senaste åren samt att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Regeringen redovisar vidare att Trafikverket under 2012 fortsatte att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov men i en lägre takt än 2011 samt att andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Den sammanfattande bedömning som regeringen redovisar är att trenden var positiv.

Gruppen vill understryka vikten av att regeringen i de årliga resultatredovisningarna till riksdagen även fortsättningsvis redovisar och bedömer de resultat som uppnås genom statliga insatser. Gruppen menar att det skulle vara värdefullt om regeringen med utgångspunkt från de problem som har uppmärksamats i denna uppföljning redovisar fortsatta insatser och resultat även utifrån ett brukarperspektiv.

Referenser

Riksdagstryck

Betänkande 1996/97:TU1 *Budgetpropositionen för år 1997 utgiftsområde 22 Kommunikationer*

Betänkande 1997/98:TU10 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*

Betänkande 1997/98:SoU24 *Nationell handlingsplan för äldrepolitiken*

Betänkande 1999/2000:SoU14 *Nationell handlingsplan för handikappolitiken*

Betänkande 2001/02:TU2 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*

Betänkande 2008/09:TU14 *Mål för framtidens resor och transporter*

Betänkande 2008/09:SoU1 *Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg m.m.*

Betänkande 2009/10:SoU20 *Uppföljning av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken*

Betänkande 2009/10:TU9 *Ny myndighetsstruktur på transportområdet*

Betänkande 2009/10:TU21 *Ny kollektivtrafiklag m.m.*

Betänkande 2010/11:TU13 *Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor*

Betänkande 2011/12:TU5 *Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor*

Proposition 1995/96:131 *Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m.*

Proposition 1996/97:1 *Förslag till statsbudget för budgetåret 1997*

Proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*

Proposition 1997/98:113 *Nationell handlingsplan för äldrepolitiken*

Proposition 1999/2000:79 *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken*

Proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*

Proposition 2008/09:1 *Budgetpropositionen för 2009*

Proposition 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*

Proposition 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*

Proposition 2009/10:59 *Ny myndighetsstruktur på transportområdet*

Proposition 2009/10:200 *Ny kollektivtrafiklag*

Proposition 2012/13:1 *Budgetpropositionen för 2013*

Skrivelse 2009/10:166 *Uppföljning av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken och grunden för en strategi framåt*

Utredningar och myndighetsrapporter m.m.

Banverket, Sjöfartsverket, Vägverket och Transportstyrelsen (2009): *Etapp 1 av det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning*. Regeringsuppdrag.

DHR (2012): *Synpunkter angående översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik*. 2012-04-10.

Ds 2008:23 *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*.

Ds 2010:20 *Bortom fagert tal – om bristande tillgänglighet som diskriminering*.

Ds 2013:40 *En samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området*.

Ds 2013:44 *Lag om resenärers rättigheter – kompletterande bestämmelser*. Justitiedepartementet.

Europarådet (2008): *Disability Action Plan 2006–2015*.

European Committee for Standardization, CEN, European Committee for Electrotechnical Standardization, CENELEC & European Telecommunications Standards Institute, ETSI (2011): *Standardization supporting accessibility*.

Europeiska kommissionen (2010): *Funktionshindrade personer har samma rättigheter – Den europeiska strategin för personer med funktionshinder 2010–2020*.

Europeiska kommissionen (2011): *Socialt ansvarsfull upphandling – En handledning till sociala hänsyn i offentlig upphandling*. Europeiska unionens publikationsbyrå.

Handikappförbunden (2011): *Svenska funktionshindersrörelsens alternativrapport till FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning*.

Handikappförbunden (2012): *Yttrande: På jakt efter den goda affären (SOU 2011:73)*.

Handisam (2012): *Hur är läget? Uppföljning av funktionshinderspolitiken 2012.*

Handisam (2013): *Hur är läget 2013? Uppföljning av funktionshinderspolitiken.* Dnr 2012/0083.

Hjälpmedelsinstitutet (2008): *Din elrullstol – att använda och sköta en elrullstol.*

Hjälpmedelsinstitutet (2013): *Sammanställning av svaren från IT-frågans enkäter om kollektivtrafik, tv-tittande och IT-tjänster m.m.*

Landstinget i Östergötland (2012): *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2012–2020.*

Landstingsrevisorerna Stockholms läns landsting (2012): *Ökad tillgänglighet – kan fler åka i kollektivtrafiken?* Projektrapport nr 11/2012.

Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2010): *Beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.* Regeringsbeslut II 1 den 29 mars 2010, N2009/6374/TE och N2008/8869/TE (delvis).

Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2011): *Regleringsbrev för budgetåret 2012 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.* Regeringsbeslut III 3, 2012-07-12, N2012/3475/TE.

Regeringskansliet, Socialdepartementet (2011): *En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016.*

Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2012a): *Regleringsbrev för budgetåret 2013 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.* Regeringsbeslut III 4, 2012-12-18, N2012/6373/TE, N2012/6343/KLS(delvis) och N2012/292/TE m.fl.

Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2012b): *Uppdrag att kvalitetssäkra den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021.* Regeringsbeslut III 1, 2012-06-07, N2012/2939/TE.

Regeringskansliet, Justitiedepartementet (2013a): *Lag om resenärers rättigheter – kompletterande bestämmelser.* Ds 2013:44.

Regeringskansliet, Justitiedepartementet (2013b): *En modern reglering av person- och godstransporter på väg.* Kommittédirektiv 2013:79.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län (2012): *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län.*

- Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar, RBU (2010): *... utom Emma för hon fick stanna hemma*. Årsrapport 2010.
- Riks-Stroke (2010): *Upplevd tillgänglighet till transportsystemet för personer med rörelsehinder*.
- Sjöfartsverket (2012): *Rapportering av funktionshinderspolitiken för 2011*. Dnr 0401-11-03376-12.
- Sjöfartsverket (2013): *Rapportering av funktionshinderspolitiken för 2012*. Dnr 0401-11-03376-13.
- SOU 2005:26 *Mobil med bil – ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst*.
- SOU 2008:128 *Tydligare uppdrag – i stället för sektorsansvar*.
- SOU 2009:39 *En ny kollektivtrafiklag, delbetänkande*.
- SOU 2009:81 *Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik, slutbetänkande*.
- SOU 2011:73 *På jakt efter den goda affären – analys och erfarenheter av den offentliga upphandlingen*.
- Statistiska centralbyrån (SCB): *Undersökningarna av levnadsförhållanden (ULF/SILC)*.
- Statskontoret (2009): *Från vision till verklighet? En utvärdering av nationell handlingsplan för handikappolitik*. Rapport 2009:21.
- Svensk Kollektivtrafik & Svenska Bussbranschens Riksförbund (2010): *Buss 2010 – Branschgemensamma funktionskrav på bussar*. Version 1.2 (2012-01-25).
- Sveriges internationella överenskommelser (SÖ 2008:26): *Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och fakultativt protokoll till konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*. New York den 13 december 2006.
- Sveriges Kommuner och Landsting (2013): *Regionala trafikförsörjningsprogram*. Utvärdering 2012.
- Trafikanalys (2011a): *Transportsektorn i framtiden Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken*. PM 2011:8.
- Trafikanalys (2011b): *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Rapport 2011:1.
- Trafikanalys (2012a): *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Rapport 2012:4.
- Trafikanalys (2012b): *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2011*. Statistik 2012:17.
- Trafikanalys (2013a): *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Rapport 2013:4.

Trafikanalys (2013b): *De första regionala trafikförsörjningsprogrammen – en granskning med fokus på möjligheter för kommersiell kollektivtrafik*. PM 2013:6.

Trafikverket (2012a): *2011 års uppföljning av Trafikverkets delmål avseende strategin för genomförande av funktionshinderspolitiken*. Dnr TRV2011/71899, 2012-03-08.

Trafikverket (2012b): *Samlat planeringsunderlag – Transportsystemets användbarhet för persontransporter*. TRV 2012:203.

Trafikverket (2012c): *Miljöaspekt befolkning – Förslag till miljöbedömningsgrunder för miljöbedömning av planer och program inom transportområdet*.

Trafikverket (2012d): *Trafikverkets strategiska utmaningar 2012–2021*. Verksamhetsplan.

Trafikverket (2012e): *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. Underlagsrapport – miljökonsekvensbeskrivning*. TRV 2012/38626.

Trafikverket (2012f): *Beslut angående rullstolsliftar på plattform*. Dnr TRV 2012/91494.

Trafikverket (2012g): *Underlag till kommande regeringsuppdrag gällande vissa ansvarsmässiga justeringar mellan Trafikverket – Transportstyrelsen samt Trafikverket – Sjöfartsverket*. TRV 2012/83562.

Trafikverket (2013a): *Trafikverkets årsredovisning 2012*.

Trafikverket (2013b): *Trafikverkets åiterrapportering 2013 avseende genomförandet av delmålen utifrån den funktionshinderspolitiska strategin under 2012*. Dnr TRV 2011/71899.

Trafikverket (2013c): *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025*. Remissversion 2013-06-14.

Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen (2010): *Översyn av vissa ansvarsmässiga frågor inom luftfart och sjöfartssektorn*. Slutrapport 2010-09-28.

Transportstyrelsen (2012): *Redovisning av uppföljning av delmål inom ramen för "En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016"*.

Transportstyrelsen (2013a): *Översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik*. Dnr TSG 2012-95.

Transportstyrelsen (2013b): *Redovisning av uppföljning av delmål inom ramen för "En strategi för genomförande av funktionshinderpolitiken 2011–2016"*.

Transportstyrelsen (2013c): *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025*.

VTI (2013): *Drift och underhåll av tillgänglighetsåtgärder i tätort. För ökad tillgänglighet och bibehållen säkerhet året om*. VTI rapport 776.

Västra Götalandsregionen, kollektivtrafiksektariatet (2012): *Strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken*. Antagen av kollektivtrafiknämnden 2012-09-27.

Intervjuer, information, studiebesök m.m.

Arbetsmarknadsdepartementet, enheten för diskrimineringsfrågor, telefonsamtal 2013-10-22.

Centrala Buss (CB) och Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) Norrbotten, intervju 2013-04-08.

DHR, intervju 2013-03-15.

DHR Norrbotten, intervju 2013-04-09.

Funktionshindersorganisationer i Östergötland (DHR, SRF och Handikappförningarna), intervju 2013-05-23.

Göteborgs Spårvägar, intervju 2013-04-18.

Göteborgs stad, Trafikkontoret, intervju 2013-04-17.

Handikappförbunden, telefonsamtal 2013-02-27, e-brev 2013-03-15, 2013-03-19.

Handisam, intervju 2013-03-06.

Hörselskadades Riksförbund (HRF), intervju 2013-03-27.

Jernhusen AB, intervju 2013-04-15.

Kammarkollegiet, e-brev 2013-06-24.

Konsumentverket, e-brev 2013-10-17, 2013-10-18.

Linköpings kommun, intervju 2013-05-23.

Luleå Lokaltrafik (LLT), intervju 2013-04-08.

Norrbottens läns landsting, intervju 2013-04-08.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län, intervju 2013-04-08 och 2013-04-09.

Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

Rättighetskommitténs kansli, Västra Götaland, intervju 2013-04-18.

Samtrafiken, intervju 2013-03-25.

SJ, intervju 2013-05-20.

Socialdepartementet, äldre- och funktionshindersgruppen, telefonsamtal 2013-10-21.

Styrsöbolaget, intervju 2013-04-17.

Synskadades Riksförbund (SRF), intervju 2013-03-12.

Synskadades Riksförbund (SRF) Norrbotten, intervju 2013-04-09.

Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12.

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), intervju 2013-05-08.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), intervju 2013-04-12.

Swedavia, intervju 2013-04-25 och e-brev 2013-04-15.

Swedavia, Göteborg-Landvetter Airport, intervju 2013-04-17.

Trafikanalys, e-brev 2013-03-05, 2013-03-19.

Trafikutskottets uppföljningsgrupp, studiebesök i Stockholms län, 2013-06-13. Samtal med och information från DHR, Hörselskadades Riksförbund (HRF), Jernhusen, SAS, SJ, Swedavia, Synskadades Riksförbund (SRF), Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Trafikverket region Stockholm och Waxholmsbolaget.

Trafikverket, Region Nord, intervju 2013-04-08.

Trafikverket, Region Väst, intervju 2013-04-17.

Trafikverket, sektionen för samhällsplanering och personresor, intervju 2013-10-07.

Transportforum, Linköping den 9–10 januari 2013.

Transportstyrelsen, intervju 2013-10-04.

Unga synskadade Väst, intervju 2013-04-18.

Västtrafik och Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-18.

Östgötatrafiken, intervju 2013-05-23.

Bilagor

Bilaga 1 Exempel på hinder i reskedjan

Under en resa med kollektivtrafiken är det många steg som ska genomföras, och om man har en funktionsnedsättning är det viktigt att alla delarna fungerar; om en av delarna brister kan det bli omöjligt att genomföra resan. I denna bilaga ges ett exempel från Västra Götaland på problem och hinder i kollektivtrafiken som personer med funktionsnedsättning kan ställas inför.⁴⁷⁶

1. Förbereda resan

Många resenärer upplever det som problematiskt att få information inför alla delar av resan – hur man kommer till hållplatsen, om det är möjligt att komma på och av fordonet och om det sedan går att ta sig till resmålet. Det kan även upplevas som problematiskt att det inte går att boka eventuell färdtjänst och ledsagare på samma ställe. Det finns inte heller någon som tar ansvar för helheten om någon del i resan går fel. Enkelhet och trygghet efterfrågas, t.ex. ett telefonnummer att ringa och en försäkran om hjälp om något går fel.

2. Köpa biljett

Att betala sin resa på fordonet upplevs av många som problematiskt då det kan vara svårt att se vad som står på displayen och svårt att hantera apparater. Många upplever att det är stressigt att betala och vill gärna ha personlig hjälp. Flera kanske hellre köper en dyrare biljett – t.ex. månadskort trots att man inte reser så mycket – om den är lättare att hantera.

3. Komma till och från hållplatsen

En av de mest problematiska delarna i resan är att ta sig till och från hållplatsen och detta kan vara den avgörande delen för om det går att åka kollektivt. Förutsättningarna för att ta sig till och från hållplatsen skiljer sig mycket åt beroende på funktionshinder, hur individen mår den dagen, avstånd till hållplatsen, väglag, beläggning, lutning, hinder i miljön etc.

4. På hållplatsen, bytespunkten eller stationen

På en hållplats eller station måste man kunna hitta och ta sig runt för att man ska kunna komma ombord på fordonet. Många hållplatser är inte tillgänglighetsanpassade, och på de hållplatser där anpassningar har gjorts är de inte alltid konsekvent gjorda, vilket kan skapa otydlighet. Vidare finns det anpas-

⁴⁷⁶ Västra Götalandsregionen, kollektivtrafiksekretariatet, 2012. Regionens redovisning bygger på en genomgång som gjordes av synpunkter till Västtrafik under 2011, två fokusgrupper samt intervjuer som regionen har gjort med företrädare för olika organisationer.

sade hållplatser där det saknas en del åtgärder, vilket gör att alla ändå inte kan nyttja den. Resenärer behöver tydlig information som både kan höras och läsas. Det är viktigt att informationen fungerar bra vid eventuella störningar. Många upplever det som problematiskt att ta del av information och önskar att det fanns mer personlig hjälp att få. Tidtabeller och annan skriftlig information måste vara enkla och tydliga. På de större hållplatserna erbjuds ledsagning, men många brukare har varit med om att ledsagaren inte kommer trots att man beställt ledsagning.

5. Byte

Vid byten är det viktigt att det är lätt att hitta, att det inte är för långa avstånd och att eventuell ledsagning fungerar. Det är även viktigt att trafiken fungerar så att man inte missar en anslutande resa alternativt blir kvarlämnad på en byteshållplats för att en anslutande linje är inställd. Byten innebär en konflikt mellan att den kollektiva resan ska gå snabbt för att attrahera fler, samtidigt som byten är stressande för resenärer när det måste gå snabbt. Resenärer med funktionsnedsättning upplever att bytestiderna är för korta och att det finns risk att missa anslutningen. På de platser där kollektivtrafiken har ett tätare utbud kan det vara mindre allvarligt att missa en anslutning eftersom turena avgår oftare.

6. Komma på och av fordonet

För att komma på och av fordonet utan problem krävs det att både hållplatsen och fordonet är anpassat. Det krävs också att fordonet stannar tillräckligt nära kanten samt att det finns tillräckligt med tid för att komma på och av. Störst svårigheter har brukare som har någon form av rörelsenedsättning och särskilt den som använder rullstol eller rullator. Trots att nästan alla fordon uppges vara anpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga har många stora problem att ta sig av och på fordonet. Denna del av resan upplevs av många som den mest kritiska. Svårigheterna beror till stor del på att ramperna ofta är av dålig kvalitet och att de inte går att använda. Ett annat problem är att det kan vara svårt att få personlig hjälp – att föraren utgår från att en person som ger sig ut och åker kollektivt klarar sig själv och inte kommer ut och hjälper till. Det är troligt att många fler hade kunnat och vågat åka om de var säkra på att det gick att få personlig hjälp. En del hållplatser är anpassade och andra inte, vilket skapar en otydlighet och gör att man kanske kommer på fordonet på en hållplats men sedan inte kommer av där man har tänkt sig för att den hållplatsen inte är anpassad.

7. Att färdas

För att färden inte ska vara något problem är förarens körsätt viktigt – att det är lugnt och säkert och att snabba inbromsningar undviks. Det behöver även finnas audiovisuella utrop, gott om utrymme och särskilda rullstolsplatser.

Det personliga bemötandet, framför allt från föraren, är av stor vikt för att många ska klara att resa med kollektivtrafiken. Upplevelsen av trygghet blir mycket större när föraren och medresenärerna bistår på resan. Oväntade situationer kan ge obehag för alla resenärer, och det är viktigt att det finns bra information vid t.ex. störningar. Personer med funktionsnedsättning upplever generellt sett ännu större osäkerhet än andra när det är störningar. Nedsättningen kan t.ex. göra att det är svårare att ta del av störningsinformationen, att ersättningstrafik inte är tillgänglig eller att man missar en avtalad anslutningsresa med färdtjänst. Personer med funktionsnedsättning upplever ofta att det inte finns någon som tar ansvar för att hela resan fungerar; om någon del brister finns det ingenstans att vända sig.

Bilaga 2 Det tidigare sektorsansvaret

Begreppet sektorsansvar introducerades på 1980-talet inom miljöområdet för att miljöarbetet skulle kunna bedrivas så effektivt som möjligt med knappa resurser.⁴⁷⁷

Sektorsansvaret inom vägområdet

Inom vägtransportområdet introducerades begreppet sektorsansvar i mitten av 1990-talet.⁴⁷⁸ Förändringen föranleddes av nya krav på dåvarande Vägverket genom att nya arbetsuppgifter tillkommit vid olika tider och i olika sammanhang, bl.a. avvecklingen av Transportrådet och Trafiksäkerhetsverket. Regeringen ville också vidga Vägverkets roll till att även omfatta frågor och uppgifter som ligger utanför uppgiften att bygga och förvalta vägsystemet. Som statens företrädare på central nivå på vägområdet skulle Vägverket ha ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt för frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet. Vägverket skulle vara samlande och pådrivande inom ramen för sitt sektorsansvar för vägtransportsystemet, men inte ta ett operativt ansvar inom områden där någon annan huvudman har ett entydigt ansvar enligt tidigare beslut. Vägverkets arbete skulle bidra till att uppnå de trafik- och miljöpolitiska målen. Vägverket skulle på lämpligt sätt verka för en väl fungerande samverkan och samordning med berörda aktörer och driva utvecklingen på ett strategiskt och offensivt sätt. Som en del av denna samordning hade Vägverket möjlighet att träffa överenskommelser med berörda aktörer i syfte att klargöra mål, ansvar, åtaganden, samverkansformer och uppföljning.⁴⁷⁹

Sektorsansvaret inom järnvägsområdet

Riksdagen beslutade 1996 att dåvarande Banverket skulle ha ett sektorsansvar och som statens företrädare på central nivå ha ett samlat ansvar för hela järnvägstransportsystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan samt för frågor inom järnvägsområdet som rör fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning och viss tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet. Banverket skulle aktivt driva på och följa upp utvecklingen inom järnvägssektorn och bistå regeringen och riksdagen i frågor som berör hela järnvägstransportsystemet samt verka för ett effektivt, trafiksäkert och miljövänligt utnyttjande av järnvägarna och för en samordning av den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken. I

⁴⁷⁷ SOU 2008:128.

⁴⁷⁸ Prop. 1995/96:131.

⁴⁷⁹ SOU 2008:128.

syfte att uppnå de trafikpolitiska målen borde Banverket samverka med berörda aktörer samt föreslå och vidta åtgärder. Banverket skulle vidare se till att hänsyn tas till behoven hos personer med funktionsnedsättning samt verka för att fordonsutvecklingen sker i syfte att uppnå de trafik- och miljöpolitiska målen med beaktande av de näringspolitiska målen.⁴⁸⁰

I början av 2000-talet fastslogs att dåvarande Vägverket och Banverket som statens företrädare på central nivå hade ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för att utvecklingen inom respektive transportslag skulle ligga i linje med de transportpolitiska målen.⁴⁸¹

Det tidigare sektorsansvaret inom luftfarten

Luftfartsverket överlämnade 1997 ett förslag till regeringen om att renodla myndighetens verksamhetsindelning utifrån tre roller, bl.a. när det gällde rollen som sektorsansvarig. Myndighetens sektorroll var ännu inte fullt definierad, men sektorsuppgifterna innefattade att ha en fristående relation till aktörerna i sektorn, att övervaka, följa upp, analysera och utvärdera utvecklingen inom sektorn nationellt och internationellt, föreslå åtgärder samt vara statens expert i inomstatliga frågor. Vidare ingick att ha ett samlat ansvar för hela luftfartssystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, miljöpåverkan och samverkan med övriga trafikslag. Regeringen beslutade att avvakta med förändringsarbetet och angav i förslaget till statsbudget för 1997 att Luftfartsverkets roll som centralt sektorsorgan med ansvar för hela flygtransportssystemet borde preciseras. Luftfartsverket införde på eget initiativ en ny organisationsstruktur 1998 som innebar att de tre rollerna renodlades. När Luftfartsstyrelsen bildades 2005 fick den nya myndigheten ta över det sektorsansvar som tidigare legat på Luftfartsverket. Till skillnad från dåvarande Vägverket och Banverket har intentionerna med sektorsansvaret inom luftfarten inte gått att direkt härleda från någon proposition utan är ett resultat av olika utredningar i arbetet med att renodla de olika verksamhetsrollerna.⁴⁸² Luftfartsstyrelsens uppgifter överfördes i januari 2009 till Transportstyrelsen.

Enligt förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik (4 §) ska Transportstyrelsen initiera, planera och följa upp anpassningen inom luftfartsområdet, och Trafikverket ska verka för att anpassningen samordnas.

Det tidigare sektorsansvaret inom sjöfarten

I förslaget till statsbudget för 1997 konstaterade regeringen att Sjöfartsverket har ett sektorsansvar för sjöfart på svenska farleder och att myndigheten som statens företrädare på central nivå har ett samlat ansvar för sjöfartens miljöpåverkan, säkerhet, tillgänglighet och effektivitet.⁴⁸³

⁴⁸⁰ Prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1.

⁴⁸¹ Prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2.

⁴⁸² SOU 2008:128.

⁴⁸³ Prop. 1996/97:1.

Enligt förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik ska Trafikverket och Sjöfartsverket inom sina respektive områden initiera, planera och följa upp, och Trafikverket ska verka för att anpassningen samordnas. Vidare får Trafikverket och Sjöfartsverket inom sina respektive områden meddela de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.⁴⁸⁴

Sjöfartsverket har i uppföljningen uppmärksammat att de sedan januari 2009, när Transportstyrelsen bildades, i praktiken inte längre har några myndiganden att meddela föreskrifter för fartyg men att detta inte överensstämmer med den gällande förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik, som anger att Sjöfartsverket inom sitt område ska meddela de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalers konstruktion, utrustning och drift samt initiera, planera och följa upp anpassningen. Sjöfartsverket menar att detta med stor säkerhet bidrar till att ansvarsfördelningen inom sjöfarten uppfattas som otydlig. Sjöfartsverket har även påpekat att deras kärnverksamhet inte heller omfattar någon föreskriftsrätt för utformningen av terminaler, kajer och bryggor m.m. utan att det är ägaren av kajer, bryggor och terminaler som är ansvarig för att objekten är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Därmed har Sjöfartsverket endast ansvar för objekt som de själva äger, t.ex. slussar.

Med anledning av ovanstående har Sjöfartsverket framfört att deras myndigande enligt 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik behöver tas bort samt att det pågår diskussioner om detta med Näringsdepartementet. Sjöfartsverket har vidare framfört att de som enda trafikmyndighet har kvar sektorsansvaret när det gäller behoven hos personer med funktionsnedsättning i sin instruktion och att trafikmyndigheterna är överens om att detta bör tas bort. Även i den frågan pågår diskussioner mellan Sjöfartsverket och Näringsdepartementet, men något beslut har ännu inte fattats i frågan.

Sjöfartsverket har framfört att när transportmyndigheterna inte längre har ett utpekad sektorsansvar ställs stora krav på organisation och resursplanering hos de myndigheter, organisationer och andra aktörer som deltar i arbetet. Sjöfartsverket menar att utöver de transportmyndigheter som redan arbetar med strategin för funktionshinder, så är de aktörer i transportsektorn som vill och känner sig manade att delta välkomna.⁴⁸⁵

I dag har Sjöfartsverket som enda trafikmyndighet kvar sektorsansvaret i sin instruktion för personer med funktionsnedsättning. Sjöfartsverket uppger att man är överens med Trafikverket och Transportstyrelsen om att detta bör tas bort från instruktionen för Sjöfartsverket.⁴⁸⁶ En kvarleva av sektorsansvaret är att Sjöfartsverket fortfarande får meddela de föreskrifter som behövs för

⁴⁸⁴ Förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik (4 §).

⁴⁸⁵ Sjöfartsverket, 2013 samt e-brev 2013-09-26 och 2013-10-30.

⁴⁸⁶ Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket, 2 §: ”Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att ... 11. verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom sjöfarten”.

terminalers konstruktion, utrustning och drift. Sjöfartsverket menar att be- myndigandet bör upphävas eftersom verkets kärnverksamhet inte har anknyt- ning till tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken och bytespunkter i det prioriterade nätet.⁴⁸⁷

Sektorsansvaret för genomförandet av de funktionshinderspolitiska målen

Riksdagen antog 2000 den nationella handlingsplanen för handikappoliti- ken.⁴⁸⁸ Handlingsplanen sträckte sig fram till 2010 och markerade en tydlig förskjutning från ett vård- och omsorgsperspektiv till ett medborgarperspek- tiv. Fjorton myndigheter fick ett särskilt sektorsansvar för genomförandet av de övergripande handikappolitiska målen, däribland dåvarande Banverket, Vägverket, Luftfartsverket (senare Transportstyrelsen) och Sjöfartsverket.

I en utvärdering från Statskontoret beskrivs det särskilda sektorsansvaret som en grundbult i genomförandet av den nationella handlingsplanen för handikappolitik. Statskontoret framförde bl.a. att det fanns en stor variation mellan olika sektorsmyndigheter när det gäller hur de tolkar och definierar sektorsansvaret. Eftersom sektorsansvaret inte hade preciserats i vare sig handlingsplanen, myndigheternas instruktioner eller några andra styrdoku- ment fick myndigheterna göra sina egna uttolkningar. Statskontoret framförde att det särskilda sektorsansvaret var ett otydligt styrmedel. Sektorsmyndighe- ternas arbete med handikappfrågor styrs i flera dimensioner. Myndigheternas arbete med handikappfrågor styrs av direktiv, lagar och andra regler som avser det egna ansvarsområdet. Dessutom styrs de av målen i den nationella handlingsplanen. Den flerdimensionella styrningen gör det svårt att renodla effekter och resultat av styrningen via lagar och regler respektive styrningen genom målen i den nationella handlingsplanen.

Statskontoret pekade på att det särskilda sektorsansvaret inte blev det verk- ningsfulla styrmedel som avsågs vid beslutet om den nationella handlingspla- nen. Efter närmare ett decennium finns det fortfarande en osäkerhet bland flertalet sektorsmyndigheter om den egna sektorns yttre gränser och vilka aktörer man ska samarbeta med samt hur man ska konkretisera och genomfö- ra sitt arbete med sektorsansvaret. Statskontoret menade att sektorsmyndighe- terna fått för lite stöd för att kunna utveckla det särskilda sektorsansvaret och att de hade uppenbara problem att tillämpa mål- och resultatstyrning för ge- nomförandet av handlingsplanen. Enligt Statskontoret har detta bl.a. berott på att det varit mycket svårt att bryta ned de övergripande målen i handlingspla- nen till konkreta mål för att styra verksamheten i den egna sektorn och att det särskilda sektorsansvaret inom handikappolitiken är svårt att förena med den

⁴⁸⁷ 4 § andra stycket förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik: ”Trafik- verket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen får, inom sina respektive områden, meddela de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.”

⁴⁸⁸ Prop. 1999/2000:79.

mål- och resultatstyrningsmodell som tillämpas i svensk statsförvaltning. Statskontoret pekade vidare på att det särskilda sektorsansvaret försvårar ett ansvarsutkrävande. När myndigheternas egna tolkningar styr definitionen av dels det egna ansvarsområdet, dels innehållet i ansvaret försvåras också ansvarsutkrävandet för uppfyllelsen av de nationella handikappolitiska målen. Statskontoret bedömde att detta är en allvarlig invändning mot den valda styrmodellen.

Övergången från sektorsansvar

Regeringen pekade i budgetpropositionen för 2010 på Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets och i fråga om luftfarten Transportstyrelsens s.k. sektorsansvar för respektive trafikslag samt att Vägverket och Banverket enligt sina instruktioner och utifrån sitt sektorsansvar ska vara samlande, stödjande och pådrivande gentemot andra aktörer inom respektive transportsystem. Regeringen konstaterade att det genom inrättandet av det nya Trafikverket inte längre fanns skäl för sådana trafikslagsspecifika uppgifter och att man i framtiden inte avsåg att tillämpa begreppet sektorsansvar i instruktioner och regleringsbrev. Regeringen framförde i likhet med Trafikverksutredningen att begreppet sektorsansvar bör ersättas med tydliga uppdrag och styrmedel som regeringen definierar utifrån gällande lagstiftning. Regeringen meddelade även att den i instruktionen och regleringsbrevet för det nya Trafikverket avsåg att precisera och tydliggöra verkets samlade uppdrag och roll. Enligt regeringen skulle ett bibehållande av ett sektorsansvar för berörda myndigheter efter Transportstyrelsens tillkomst skapa grund för missförstånd när det gäller rollfördelningen inom transportområdet.⁴⁸⁹

Handikappförbunden

Handikappförbunden konstaterar att stora förändringar har skett i myndigheternas ansvarsområden inom transportområdet. Handikappförbunden upplever att de tidigare sektorsmyndigheterna arbetade mer utåtriktat inom transportområdet än vad de nuvarande strategiska myndigheterna gör. Handikappförbunden har pekat på att Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket i dagsläget är s.k. strategiska myndigheter som ska redovisa sina delmål för funktionshinderspolitiken i mars. Enligt Handikappförbunden har de strategiska myndigheterna begränsade befogenheter och hanterar endast det som sker inom den egna myndigheten. Handikappförbunden pekar vidare på att eftersom ansvaret för transportsystemet är splittrat saknas instrument för att samordna ett transportsystem som är tillgängligt och användbart för hela

⁴⁸⁹ Prop. 2009/10:1 utg.omr. 22.

befolkningen. Vidare konstateras att det är fler intressenter som påverkar området, och det är svårare att utkräva ansvar för medborgare.⁴⁹⁰

⁴⁹⁰ Handikappförbunden, e-brev 2013-03-13.

Bilaga 3 Trafikverkets bedömning avseende genomförandet av delmålen i den funktionshinderspolitiska strategin (2011–2012)

| Strategins delmål inom transportområdet | Trafikverkets bedömning för 2011 | Trafikverkets bedömning för 2012 |
|---|---|--|
| 1. Bytespunkterna inom det nationellt prioriterade nätet av kollektivtrafik ska i ökad omfattning kunna användas av personer med funktionsnedsättning. Under tidsperioden 2011–2016 ska etapp 2 av nätet åtgärdas. | Trafikverket bedömer utifrån sitt ansvarsområde som systemutformare att de åtgärder som genomförts och avslutats inom nätets första etapp (till 2010) och under 2011 ökat möjligheten för fler personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet. För de personer som redan i dag använder de åtgärdade bytespunkterna oavsett en funktionsnedsättning eller ej har dessa åtgärder med största sannolikhet höjt användbarheten och möjligheten att genomföra resan. | Trafikverket bedömer att trots den långsamma genomförandetakten har fler resenärer fått tillgång till transportsystemet under 2012 när ytterligare några bytespunkter inom och utanför det prioriterade nätet åtgärdats och nya byggts. Transportsystemets tillgänglighet och användbarhet bedöms ha ökat. |
| 2. Samverkan mellan berörda aktörer inom transportsektorn ska öka och effektiviseras för att uppnå inriktningsmålet. | Trafikverket har i dag samverkan med ett antal berörda aktörer i frågor som rör tillgänglighetsåtgärder både nationellt och internationellt. Verket ser samverkan som ett led i att driva på tillgänglighetsarbetet och att ensa och koordinera frågor mellan aktörer där så är möjligt för att effektivisera vägen mot ett mer användbart transportsystem. | Trafikverket gör ingen bedömning, däremot redovisas samverkansaktiviteter som genomförts under 2012. |
| 3. Andelen personer med funktionsnedsättning som upplever att de har möjlighet att använda transportsystemet ska öka. | En sammanlagd bedömning för 2011 innebär att tillgänglighetshöjande åtgärder har vidtagits av olika aktörer som stöder inriktningsmålet. Åtgärderna tillsammans får anses ha ökat användbarheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Användbarheten har ökat även för andra resenärer även om studier av hur kundgruppen upplever användbarheten inte har genomförts. | Trafikverket gör ingen bedömning, däremot redovisas resultaten från tre undersökningar: den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige), Hjälpmedelsinstitutets och Post- och telestyrelsens undersökningspanel samt Trafikanalys modell för kontinuerlig uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet. |

Källa: Trafikverket, 2012a och 2013b.

Bilaga 4 Tillgänglighetsanpassade fordon*, andel per län (procent)

| Län | Buss | Spårvagn | Tåg | Fartyg |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Blekinge | 82,8 | – | – | 0,0 |
| Dalarna | 68,4 | – | – | – |
| Gotland | 75,7 | – | – | – |
| Gävleborg | 92,3 | – | 100,0 | – |
| Halland | 48,1 | – | – | – |
| Jämtland | 25,1 | – | – | – |
| Jönköping | 78,0 | – | 83,3 | – |
| Kalmar | 59,4 | – | – | – |
| Kronoberg | 56,4 | – | – | – |
| Norrbottn | 16,0 | – | – | – |
| Skåne | 86,8 | – | – | – |
| Stockholm | 97,0 | – | – | 2,9 |
| Södermanland | 35,7 | – | – | – |
| Uppsala | 83,6 | – | 100,0 | – |
| Värmland | 24,1 | – | 63,2 | – |
| Västerbotten | 14,7 | – | – | – |
| Västernorrland | 21,8 | – | – | – |
| Västmanland | 83,9 | – | – | – |
| Västra Götaland | 81,8 | 53,0 | 83,5 | 53,1 |
| Örebro | 32,0 | – | – | – |
| Östergötland | 30,3 | 100,0 | 100,0 | 0,0 |
| Hela riket | 69,1 | 56,7 | 84,5 | 17,1 |

Källa: Databasen Frida (2013-11-05).

* = Tillgänglighetsanpassade fordon är utrustade med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop.

Tillgänglighet – bussar

| Län | Låggolv | Ramp/lift | Rullstolsplats | Audiovisuella utrop | Tillgänglighetsanpassade fordon |
|-----------|---------|-----------|----------------|---------------------|---------------------------------|
| Blekinge | 83,6 | 83,6 | 82,8 | 83,6 | 82,8 |
| Dalarna | 42,8 | 76,7 | 84,3 | 85,0 | 68,4 |
| Gotland | 89,2 | 91,9 | 100,0 | 75,7 | 75,7 |
| Gävleborg | 83,7 | 93,3 | 98,6 | 98,1 | 92,3 |
| Halland | 49,5 | 56,2 | 57,6 | 48,5 | 48,1 |
| Jämtland | 30,5 | 49,2 | 52,4 | 28,9 | 25,1 |
| Jönköping | 77,7 | 99,3 | 98,9 | 78,4 | 78,0 |
| Kalmar | 64,9 | 99,2 | 100,0 | 59,4 | 59,4 |
| Kronoberg | 16,1 | 75,8 | 77,9 | 57,7 | 56,4 |
| Norrbottn | 51,8 | 85,8 | 89,0 | 21,3 | 16,0 |
| Skåne | 88,3 | 95,1 | 95,5 | 88,7 | 86,8 |

| Län | Låggolv | Ramp/lift | Rullstolsplats | Audivuella utrop | Tillgänglighetsanpassade fordon |
|-------------------|-------------|-------------|----------------|------------------|---------------------------------|
| Stockholm | 99,9 | 98,9 | 98,0 | 99,5 | 97,0 |
| Södermanland | 88,1 | 100,0 | 100,0 | 35,7 | 35,7 |
| Uppsala | 67,2 | 87,8 | 87,6 | 92,2 | 83,6 |
| Värmland | 24,4 | 33,6 | 47,8 | 27,3 | 24,1 |
| Västerbotten | 36,2 | 72,9 | 77,5 | 14,7 | 14,7 |
| Västernorrland | 38,5 | 54,2 | 65,2 | 23,9 | 21,8 |
| Västmanland | 91,7 | 97,0 | 97,6 | 84,5 | 83,9 |
| Västra Götaland | 82,1 | 97,9 | 98,0 | 82,0 | 81,8 |
| Örebro | 79,2 | 93,4 | 96,1 | 32,0 | 32,0 |
| Östergötland | 95,0 | 98,6 | 98,6 | 30,3 | 30,3 |
| Hela riket | 74,7 | 88,3 | 90,0 | 71,4 | 69,1 |

Källa: Databasen Frida (2013-11-05).

Tillgänglighet – fartyg

| Län | Låggolv | Ramp/lift | Rullstols-plats | Audivuella utrop | Tillgänglighetsanpassade fordon |
|-------------------|---------|-------------|-----------------|------------------|---------------------------------|
| Blekinge | – | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stockholm | – | 66,2 | 95,6 | 2,9 | 2,9 |
| Västra Götaland | – | 84,4 | 87,5 | 53,1 | 53,1 |
| Östergötland | – | 37,5 | 62,5 | 0,0 | 0,0 |
| Hela riket | – | 67,6 | 88,3 | 17,1 | 17,1 |

Källa: Databasen Frida (2013-11-05).

Bilaga 5 Färdtjänst

Frågor om färdtjänst har inte ingått i uppföljningen. I samband med intervjuerna har dock ett antal synpunkter framförts, vilka översiktligt redovisas här.

Allmänt

Färdtjänst är särskilt anordnade transporter för personer med funktionsnedsättning. Det finns dels färdtjänst för kortare resor, dels riksfärdtjänst för längre resor över kommungränser.⁴⁹¹ Reglerna för färdtjänst regleras i lag. Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att åka med kollektivtrafiken eller förflytta sig på egen hand. Färdtjänstillstånd beviljas av kommunerna eller av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet som också bestämmer hur villkoren för färdtjänst ser ut. Resenären får betala en del av resan själv, och det allmänna står för resten.⁴⁹²

År 2010 fanns ca 326 000 färdtjänstillstånd, vilket innebär att ca 3,5 procent av befolkningen var berättigad till färdtjänst. År 2010 genomfördes närmare 11 miljoner resor med färdtjänst (i genomsnitt 34 enkelresor per person och år). Samma år uppgick antalet resenärer som använde riksfärdtjänst till ca 16 000. Enligt uppgift från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har antalet resor sjunkit betydligt under senare år som en följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.⁴⁹³

Färdtjänst och allmän kollektivtrafik

Flera intervjuade aktörer har betonat att färdtjänsten är en del av kollektivtrafiken. Flera aktörer menar att det är bra med ambitionen att så många som möjligt ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken, men bl.a. DHR menar att det är viktigt att inte glömma att många personer fortfarande har behov av färdtjänst. DHR menar att det är viktigt att understryka att även om kollektivtrafiken är fullt tillgänglig och användbar så är färdtjänst i många fall ersättningen även för promenadsträcka och cykel.⁴⁹⁴

Färdtjänsten och hela-resan-perspektivet

Det finns en koppling mellan transportsystemet i stort och färdtjänsten. SRF har i uppföljningen betonat att en synskadad resenär ofta behöver använda

⁴⁹¹ Lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Syftet är att den enskilde med hjälp av en ledsagare ska kunna leva ett aktivt liv som andra och t.ex. gå på bio, träffa vänner och delta i sportaktiviteter. Tanken är att bryta den isolering som kan bli följden av att ha en nedsatt funktionsförmåga. En kartläggning från Socialstyrelsen visar att det finns stora skillnader mellan kommunernas insatser.

⁴⁹² Frågor om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst prövas av folkbokföringskommunen. Kommunen kan också överlåta sina uppgifter till trafik huvudmannen i länet.

⁴⁹³ Trafikanalys, 2012a och www.skl.se.

⁴⁹⁴ DHR, intervju 2013-03-15.

färdtjänst för att ta sig till stationen eller hållplatsen och/eller för att ta sig från stationen eller hållplatsen till slutdestinationen. Det kan ofta vara svårt att hitta den sista delen av en resa. Då handlar det inte så mycket om hur lång färdtjänstresan är. Färdtjänsten ses av synskadade mer som en ”säkerhetslina”. Synskadade åker ofta färdtjänst.⁴⁹⁵

SRF menar att det är viktigt att kunna kombinera kollektivtrafik med färdtjänst och att hela resekedjan fungerar. Problem kan dock uppstå, särskilt vid förseningar:

Om en resenär har beställt färdtjänst från en busshållplats och bussen är försenad finns det en risk för att färdtjänsten inte väntar utan åker iväg. Det är då inte möjligt att ringa och beställa en ny färdtjänstbil på en gång. Ett annat fall kan vara att tåget är försenat och inte kommer fram till stationen förrän efter kl. 23. Då har man inte längre rätt att åka färdtjänst. Detta leder till stress och oro hos resenärerna.

Färdtjänsten är ett komplement

Det är viktigt att färdtjänsten fungerar och att den är flexibel för att kunna användas även av aktiva människor. Ett problem är att färdtjänst bara kan bokas till vissa förbestämda klockslag. För många är färdtjänsten ett komplement. Som exempel nämndes att det kan vara möjligt att åka med kollektivtrafiken på sommaren, men att man på vintern kan behöva färdtjänst.

Funktionshindersorganisationer i Västra Götaland har framfört att när man ska åka färdtjänst måste man ofta vänta länge på taxin. Det upplevs även som ett problem att personer med funktionsnedsättning måste skicka in tre olika ansökningar när det gäller kommunal färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Vidare har man framfört att regelverket har skärpts och att det nu t.ex. ställs krav på läkarintyg vid omprovning av tillståndet, trots att man har en bestående funktionsnedsättning med en negativ prognos. Även om tågen fortfarande inte är tillgängliga är det mycket svårt att få riksfärdtjänst. Organisationerna menar att alla som får färdtjänst borde ha rätt till riksfärdtjänst.⁴⁹⁶

Kostnader för färdtjänst

Det finns en inriktning mot att försöka styra över resenärer från färdtjänst till allmän kollektivtrafik. Ett konkret exempel kan hämtas från Stockholms län där man inte får åka taxi till Stockholm-Arlanda flygplats utan i stället ska åka tåg med Arlanda express. Flera aktörer har pekat på att färdtjänsten kostar mycket, och bl.a. Svensk Kollektivtrafik har framfört att den är kostnadsdrivande. Svensk Kollektivtrafik uppger att ungefär 30 procent av kostnaderna för kollektivtrafik går till färdtjänst.⁴⁹⁷ I Norrbotten är färdtjänsten nu uppde-

⁴⁹⁵ SRF, intervju 2013-03-12 och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

⁴⁹⁶ DHR, intervju 2013-03-15, och Rådet för funktionshindersfrågor i Västra Götalandsregionen, intervju 2013-04-17.

⁴⁹⁷ Svensk Kollektivtrafik betonar att detta inte är en statistiskt säkerställd siffra och att det ibland redovisas att upp till 40 % går till färdtjänst.

lad på olika kommuner, och den regionala kollektivtrafikmyndigheten uppger att kostnaderna för färdtjänst har ökat markant de senaste åren för vissa kommuner. Utifrån detta perspektiv är det lönsamt att försöka få fler att åka med tillgängliggjord kollektivtrafik i stället för med färdtjänst. Samtidigt visar undersökningar att de som har tillgång till färdtjänst vill fortsätta att åka färdtjänst i stället för kollektivtrafik.

Bland annat Samtrafiken har framfört att det bland färdtjänstanvändare finns ett visst motstånd mot att börja åka kollektivtrafik i stället för färdtjänst och att de olika funktionshindersorganisationerna ser olika på denna fråga. Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten framförde att många personer med funktionsnedsättning använder färdtjänst i stället för allmän kollektivtrafik, vilket är dyrt. Funktionshindersorganisationerna framförde bl.a. att många kommuner försämrar möjligheten att resa med färdtjänst i en annan kommun. Dessutom kan egenavgifterna bli höga, vilket är särskilt känsligt för personer med funktionsnedsättning eftersom de ofta har lägre inkomster än andra. Den som beställer färdtjänst kan tvingas vänta eftersom sjukresor kommer före i prioriteringen. Bland annat SRF Norrbotten framförde att detta inte är bra, särskilt inte om färdtjänstresan avser t.ex. arbete.⁴⁹⁸

⁴⁹⁸ Samtrafiken, intervju 2013-03-25, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län, intervju 2013-04-08, Svensk Kollektivtrafik, intervju 2013-03-12, och SRF Norrbotten, intervju 2013-04-09.

Bilaga 6 Trafikanalys modell för uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning

Trafikanalys har tillsammans med ett konsultbolag tagit fram en modell för mätning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning. I modellen mäts graden av användbarhet för följande grupper av funktionsnedsättningar: rörelsenedsättning, hörselnedsättning/dövhet, synnedsättning/blindhet, astma/allergi, mag/tarm, ångest/oro, dyslexi, adhd och utvecklingsstörning.

Av resursskäl genomförs mätningarna genom ett handplockat geografiskt urval där Västra Götalands, Stockholms, Skåne, Västerbottens och Kronobergs län ingår. Mätningarna är tänkta att genomföras en gång per år och avsikten är att fånga in förändringar i graden av användbarhet över tid. Modellen mäter ordinarie kollektivtrafik som är upphandlad samt både upphandlad och kommersiell långväga kollektivtrafik.

Det totalindex som är avsett att mäta kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning bygger på följande separata index för de olika resemomenten.

- Planeringsindex
- Index för byte av färdslag
- Index för användbarhet vid ombordstigning
- Index för användbarhet vid avstigning
- Index för köp av färdbevis
- Index för hållplatsens/stationens användbarhet
- Index för användbarhet ombord på fordon/i vagn
- Index för långväga kollektivtrafik.

Modellen mäter användbarheten i kollektivtrafikresor under hela resan, dvs. från det initiala planerings- och inköpsstadiet, på påstigningsstation, över färd med olika trafikslag och byten däremellan, till avstigning på avslutande station.

Bilaga 7 Program för studiebesök fredagen den 14 juni 2013

1. Långsiktiga mål för kollektivtrafiken på land och vatten i Stockholms län

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, Stockholm

Kl. 8.00–8.20 Trafikförvaltningen, informerar om Tillgänglighetsmål i trafikförsörjningsprogrammet

2. Båttrafik i Stockholms skärgård

Kl. 8.20–8.45 Trafikförvaltningen, informerar om vad som görs för att tillgängliggöra båtar som färdmedel samt bryggor

Kl. 8.45–9.00 Kaffe och diskussion

3. Pendeltåg, tunnelbana, spårväg och buss i Stockholms län

Kl. 9.00–9.20 Trafikförvaltningen, informerar om vad som görs för att tillgängliggöra kollektivtrafiken i Stockholms län

Kl. 9.20–9.40 Diskussion och avslutning

4. Flyget och Stockholm-Arlanda flygplats

Plats: Stockholm-Arlanda flygplats

Kl. 11.20–12.30 Presentation av assistansverksamheten samt arbetet med att tillgängliggöra flyget

– Swedavia

– SAS

– Diskussion och arbetslunch

Kl. 12.30 Möte med företrädare för funktionshindersorganisationer. Gemensam tågresor.

5. Tågtrafiken och Stockholms centralstation

Plats: Stockholms centralstation

Kl. 13.30–14.15 Rundvandring på Stockholms centralstation med företrädare för funktionshindersorganisationerna om tillgänglighet och hur det fungerar att ta sig fram om man har nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och/eller nedsatt hörsel avslutas med promenad från Stockholm C med funktionshindersorganisationer till Jernhusen

Kl. 14.15–14.45 Information från representanter för funktionshindersorganisationer

DHR, HRF och SRF

Kl. 14.45–15.00 Frågestund

Kl. 15.00–15.10 Jernhusen

Kl. 15.10–15.20 SJ

- Kl. 15.20–15.30 Veolia (*Programpunkten utgick*)
- Kl. 15.30–15.50 Trafikverket, information om deras arbete med anpassning inom järnvägstrafiken och på Stockholms centralstation
- Kl. 15.50–16.30 Diskussion och avslutning

Bilaga 8 Swedavias tillgänglighetsprojekt Funktion för alla

I samband med att trafikutskottets uppföljningsgrupp genomförde ett studiebesök på Stockholm-Arlanda flygplats den 14 juni 2013 redovisade Swedavia att man från hösten 2013 till hösten 2014 genomför ett tillgänglighetsprojekt som innefattar flera delprojekt.

Delprojekt 1: Assistansverksamheten

- Processen – från resan beställs till resans slut
- Arbetsmiljö – svåra lyft är ett stort problem
- Utveckla lyfthjälpmedel
- Förbättra beställningskvaliteten på assistans
- Tydliggöra ansvarsövergång mellan trafikslag
- Utveckla utbildningen
- Mäta nöjdhet

Delprojekt 2: Byggnader, design och mark

- Utformning som ska underlätta för alla resenärer
- Igenkänning på våra flygplatser
- Sätta byggnormer för alla flygplatser
- Bestämna ambitionsnivån

Delprojekt 3: It-hjälpmedel och andra digitala stödfunktioner

- Målgrupp 1, de som klarar sig själva
- Målgrupp 2, de som behöver stöd men reser själva
- Målgrupp 3, de som behöver assistans för att kunna resa

Inför resan och på flygplatsen ex. Swedavia har infört Talande webb

Delprojekt 4: Regionalt samarbete, certifiering

- Jämtland Härjedalen Turism projekt
- Samarbete bl.a. med ”testresenär”
- Hitta en modell för tillgänglig region

Delprojekt 5: Information och kommunikation

- I dag ett eget projekt, men kan eventuellt integreras i de andra
- Ta ansvar för att informera om möjligheterna med flygets tillgänglighet.
- Samarbeta med olika intressenter som resenärer med egna erfarenheter, Trafikverket, Handisam, Transportstyrelsen, leverantörer, konsulter, arkitekter, funktionshindersorganisationer, flygbolag, handlingbolag m.fl.

| | |
|---------------|---|
| 2011/12:RFR1 | MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft – En uppföljning |
| 2011/12:RFR2 | UTBILDNINGSPOLITIKUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om forsknings- och innovationsfrågor |
| 2011/12:RFR3 | MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft |
| 2011/12:RFR4 | KONSTITUTIONSUTSKOTTET Konstitutionsutskottets seminarium om en nordisk samekonvention |
| 2011/12:RFR5 | NÄRINGSUTSKOTTET eHälsa – nytta och näring |
| 2011/12:RFR6 | KONSTITUTIONSUTSKOTTET Frågeinstitutet som kontrollinstrument Volym 1 och 2 |
| 2011/12:RFR7 | SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna utfrågning på temat Missbruks- och beroendevård – vem ska ansvara för vad? torsdagen den 24 november 2011 |
| 2011/12:RFR8 | TRAFIKUTSKOTTET Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning |
| 2011/12:RFR9 | TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 8 december 2011 om järnvägens vinterberedskap |
| 2011/12:RFR10 | KULTURUTSKOTTET Verksamheten vid scenkonstallianserna – En utvärdering |
| 2011/12:RFR11 | KONSTITUTIONSUTSKOTTET Kunskapsöversikt om nationella minoriteter |
| 2011/12:RFR12 | UTBILDNINGSPOLITIKUTSKOTTET Rapporter från utbildningsutskottet Förstudie – utbildningsvetenskaplig forskning Breddad rekrytering till högskolan |
| 2011/12:RFR13 | SKATTEUTSKOTTET Uppföljning av undantag från normalskattesatsen för mervärdesskatt |
| 2011/12:RFR14 | TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter |
| 2011/12:RFR15 | ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Arbetsmarknadspolitik i kommunerna Del 1 Offentligt seminarium Del 2 Kunskapsöversikt |
| 2011/12:RFR16 | NÄRINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om life science-industrins framtid i Sverige |

| | |
|---------------|---|
| 2012/13:RFR1 | FINANSUTSKOTTET Statlig styrning och ansvarsutkrävande |
| 2012/13:RFR2 | FINANSUTSKOTTET Utfrågningsprotokoll EU, euron och krisen |
| 2012/13:RFR3 | TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter |
| 2012/13:RFR4 | MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET OCH NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av vissa frågor inom landsbygdsprogrammet |
| 2012/13:RFR5 | FÖRSVARsutskottet FöU Forskning och utveckling inom försvarsutskottets ansvarsområde |
| 2012/13:RFR6 | CIVILUTSKOTTET Kontraheringsplikt vid tecknandet av barnförsäkringar |
| 2012/13:RFR7 | KU, FiU, KrU, UbU, MJU och NU Öppet seminarium om riksdagens mål- och resultatstyrning: vilka mål, vilka resultat? |
| 2012/13:RFR8 | UTBILDNINGsutskottet Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om gymnasiereformen |
| 2012/13:RFR9 | UTBILDNINGsutskottet Förstudier om – Förskolan – Utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande |
| 2012/13:RFR10 | UTBILDNINGsutskottet Hur kan ny kunskap komma till bättre användning i skolan |
| 2012/13:RFR11 | SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om folkhälsofrågor onsdagen den 27 mars 2013 |
| 2012/13:RFR12 | ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Mogen eller övermogen? – arbetsmarknadsutskottets offentliga seminarium om erfaren arbetskraft |
| 2012/13:RFR13 | TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om sjöfartens kapacitetsmöjligheter |
| 2012/13:RFR14 | TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om flygtrafikledningstjänsten – har vi landat i den bästa lösningen? |
| 2012/13:RFR15 | MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om oredlighet i livsmedelskedjan |
| 2012/13:RFR16 | UTBILDNINGsutskottet Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om hur ny kunskap bättre ska kunna komma till användning i skolan |
| 2012/13:RFR17 | NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om en fossiloberoende fordonsflotta |

-
- | | |
|--------------|--|
| 2013/14:RFR1 | SOCIALUTSKOTTET Etisk bedömning av nya metoder i vården – en uppföljning av landstingens och statens insatser |
| 2013/14:RFR2 | KULTURUTSKOTTET Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid |
| 2013/14:RFR3 | KULTURUTSKOTTET En bok är en bok är en bok? – en fördjupningsstudie av e-böckerna i dag |
| 2013/14:RFR4 | KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om funktionshindersperspektiv i kulturarvet |