SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1809

av Lotta Högström m.fl. (M)

Tillgänglighet i kollektivtrafiken – fungerande hissar och rulltrappor i hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga om det finns skäl att se över hur driftsäkerhet och tillgänglighet till hissar och rulltrappor vid kollektivtrafikens stationer och bytespunkter kan stärkas och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är en förutsättning för att människor ska kunna arbeta, studera, besöka sjukvården och delta i samhällslivet. Det är också en viktig del av ett samhälle där människor ska kunna leva självständiga liv och röra sig fritt, oavsett ålder eller funktionsförmåga.

Sverige har under lång tid investerat i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. Stationer har byggts om, hissar har installerats och infrastrukturen har anpassats för att fler ska kunna resa på lika villkor. Men dessa investeringar riskerar att förlora sitt värde när grundläggande funktioner inte underhålls eller när reparationer drar ut på tiden.

En station är inte tillgänglig bara för att det finns en hiss. Den är tillgänglig när hissen fungerar och resenären faktiskt kan använda den.

För den som kan gå i trappor kan en trasig rulltrappa vara ett irritationsmoment. För en person som använder rullstol, rollator eller har en annan rörelsenedsättning kan en

trasig hiss innebära att hela resan blir omöjlig. Det kan betyda att personen inte kommer till arbetet, missar ett vårdbesök eller tvingas avstå från aktiviteter som andra människor tar för givna.

Det är inte rimligt att människor ska behöva kontrollera om en station är tillgänglig från dag till dag, eller att de själva ska behöva lösa konsekvenserna av bristande underhåll.

Problemen med bristande driftsäkerhet förekommer vid stationer och bytespunkter runt om i landet och berör flera trafikslag. Det gäller bland annat tunnelbana, pendeltåg och järnvägsstationer.

I Stockholm har problemen vid Spånga pendeltågsstation blivit ett tydligt exempel på vad långvarigt bristande underhåll kan innebära för resenärerna.

I oktober 2026 rapporterade Mitt i att en av stationens rulltrappor hade stått stilla sedan juni. Enligt uppgifter från SL hade rulltrappan varit i drift endast omkring hälften av tiden under både 2022 och 2026. Samma rulltrappa hade tidigare genomgått omfattande reparationer, men problemen hade återkommit. SL uppgav dessutom att rulltrappan egentligen hade behövt bytas ut omkring tio år tidigare. Ett utbyte planerades först till 2028/2029.

Även samtliga tre rulltrappor på stationen har periodvis varit avstängda samtidigt.

Detta är inte ett acceptabelt resultat för en station som dagligen används av människor som är beroende av en fungerande kollektivtrafik. Det visar också att det inte räcker med tillfälliga reparationer när utrustningen är uttjänt och det långsiktiga underhållet inte fungerar.

Spånga är ett konkret exempel, men frågan är nationell. Resenärer ska inte vara beroende av var i landet de bor eller vilken trafikhuvudman som ansvarar för stationen för att kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar.

För personer med funktionsnedsättning måste kollektivtrafikens olika delar fungera tillsammans. Det räcker inte att tåget eller bussen är tillgänglig om resenären inte kan ta sig till perrongen. Det räcker inte heller att en station har en hiss om den står stilla under flera veckor eller månader.

Särskilt allvarligt är det när en hiss utgör den enda möjliga vägen mellan entré, biljetthall och perrong. I sådana situationer innebär ett driftstopp i praktiken att stationen stängs för vissa resenärer, även om övrig trafik fortsätter som vanligt.

Det bör därför finnas tydliga krav på hur tillgängligheten ska säkerställas under hela resan, även när tekniska fel uppstår.

När en hiss är ur funktion och stationen därmed blir otillgänglig bör resenären erbjudas en fungerande alternativ lösning. Det kan exempelvis handla om ersättningstransport, ledsagning eller annan praktisk hjälp som gör det möjligt att genomföra resan.

I dag är ansvaret för kollektivtrafikens olika delar fördelat mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikoperatörer, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare. Det övergripande ansvaret för tillgänglig kollektivtrafik innebär inte automatiskt att det finns en tydlig skyldighet för en viss aktör att ordna alternativ transport när en hiss slutar fungera.

Regeringen bör därför överväga om det ska införas ett tydligt och reglerat ansvar för att alternativa transportlösningar kommer till stånd. Den aktör som har det övergripande ansvaret för trafiken bör säkerställa att resenären får hjälp, även när själva felet ligger inom en annan aktörs ansvarsområde. Den ekonomiska ansvarsfördelningen mellan berörda aktörer får lösas dem emellan och får aldrig innebära att den enskilde resenären lämnas utan en fungerande lösning.

Informationen måste också fungera. Uppgifter om avstängda hissar och rulltrappor ska vara korrekta, lättillgängliga och uppdaterade i realtid. Resenärer ska kunna få information innan de påbörjar sin resa och därmed kunna planera utifrån de faktiska förutsättningarna.

Tillgänglighet i kollektivtrafiken är också en fråga om jämlikhet, självständighet och rätten att delta i samhällslivet på lika villkor. Personer med funktionsnedsättning ska ha samma möjligheter som andra att arbeta, studera, resa och delta i sociala aktiviteter.

Bristande tillgänglighet kan i vissa situationer utgöra diskriminering enligt diskrimineringslagen. Lagen omfattar bland annat bristande tillgänglighet när en verksamhet inte vidtar skäliga åtgärder för att en person med funktionsnedsättning ska komma i en jämförbar situation med personer utan funktionsnedsättning.

Även FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning betonar betydelsen av tillgänglighet och självständighet. Konventionens artikel 9 behandlar tillgänglighet, bland annat till transporter, medan artikel 20 tar upp personlig rörlighet.

Det är därför inte acceptabelt att personer med funktionsnedsättning återkommande hindras från att använda kollektivtrafiken på grund av bristande underhåll eller långvariga driftstopp. Tillgänglighet måste vara en fungerande del av den dagliga verksamheten, inte enbart ett krav som uppfylls när en station byggs eller renoveras.

En kollektivtrafik som fungerar för alla stärker både människors frihet och möjligheten att leva ett självständigt liv.

Ansvaret för kollektivtrafiken är fördelat mellan flera aktörer. Regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter har en central roll, medan staten ansvarar för nationell lagstiftning, regelverk och tillsyn inom sina respektive ansvarsområden. Även kommuner, stationsförvaltare och andra infrastrukturförvaltare kan ha ansvar för olika delar av anläggningarna.

Det finns redan regler om säkerhet, kontroll och underhåll av hissar och rulltrappor. Däremot behöver kraven på faktisk driftsäkerhet och tillgänglighet under kollektivtrafikens ordinarie drift stärkas och följas upp mer systematiskt.

Det behövs därför ett nationellt ramverk med gemensamma och uppföljningsbara krav. Regeringen bör ta initiativ till att utreda hur sådana krav kan införas och vilka myndigheter som ska ansvara för tillsynen.

Kraven bör bland annat omfatta:

Regelbundet och förebyggande underhåll för att minska risken för återkommande driftstopp.

Tydliga tidsgränser för felavhjälpning och reparation.

Särskilt höga krav på driftsäkerhet för hissar som utgör den enda tillgängliga vägen till en perrong eller annan viktig del av stationen.

Krav på att uttjänt utrustning byts ut innan återkommande fel leder till långvariga avbrott.

Beredskap för reservdelar och alternativa lösningar vid längre driftstopp.

Krav på att ansvariga aktörer redovisar och följer upp återkommande driftstörningar.

Kraven bör vara proportionerliga och ta hänsyn till anläggningarnas användning, tekniska förutsättningar och hur allvarligt ett driftstopp påverkar resenärernas möjlighet att resa.

Det måste också bli tydligare vem som bär ansvaret när en hiss eller rulltrappa inte fungerar. Ansvarsfördelningen mellan kollektivtrafikmyndigheter, stationsförvaltare, infrastrukturägare och underhållsentreprenörer får inte leda till att resenären hamnar mellan olika organisationer utan att någon tar ansvar.

Det måste få konsekvenser när ansvariga aktörer upprepade gånger misslyckas med att säkerställa en fungerande tillgänglighet.

I dag riskerar resenärerna att få bära konsekvenserna av långvariga driftstopp, samtidigt som det kan saknas tillräckliga ekonomiska incitament för ansvariga organisationer att prioritera underhåll och snabba reparationer.

Det är inte rimligt att det ska vara billigare att låta en hiss stå stilla under lång tid än att säkerställa att den fungerar.

Regeringen bör därför överväga ett system med ekonomiska sanktioner, exempelvis sanktionsavgifter, när fastställda krav på driftsäkerhet och tillgänglighet inte uppfylls.

Sanktionsavgifter bör kunna aktualiseras vid upprepade eller särskilt långvariga driftstopp, när förebyggande underhåll eftersätts eller när beslutade åtgärder inte genomförs inom fastställd tid.

Ett sådant system måste vara rättssäkert och proportionerligt. Sanktionen bör bland annat kunna bestämmas utifrån avbrottets längd, hur många resenärer som påverkas, om stationen blir helt otillgänglig för personer med funktionsnedsättning och om bristerna är återkommande.

Det bör också finnas möjlighet att beakta omständigheter som ligger utanför den ansvariga aktörens kontroll. Sanktionerna bör riktas mot den aktör som har ett faktiskt och rättsligt ansvar för att säkerställa anläggningens funktion och som har möjlighet att påverka underhållet och åtgärderna.

Det bör även utredas hur intäkterna från eventuella sanktionsavgifter kan användas för att stärka tillgängligheten i kollektivtrafiken.

Syftet är inte att skapa ytterligare administration eller bestraffa aktörer för oförutsedda tekniska fel. Syftet är att skapa tydliga incitament för långsiktigt underhåll, fungerande upphandlingar och skyndsamma reparationer. Det ska löna sig att ta ansvar och åtgärda problem i tid, inte att skjuta underhållet framför sig.

Det finns också behov av att undersöka om en nationell och öppet tillgänglig redovisning av hur kollektivtrafikens hissar och rulltrappor faktiskt fungerar.

I dag är det svårt för resenärer och beslutsfattare att få en samlad bild av hur ofta tillgänglighetsanläggningar är ur funktion, hur länge avbrotten pågår och vilka åtgärder som vidtas.

En nationell redovisning bör innehålla uppgifter om driftstoppens antal och längd, hur lång tid reparationerna tar och hur stor andel av tiden anläggningarna faktiskt är i drift. Uppgifterna bör kunna jämföras mellan olika stationer och ansvariga aktörer.

Det skulle ge resenärerna bättre information och göra det möjligt för staten och tillsynsmyndigheterna att identifiera återkommande problem och följa upp om ansvariga aktörer lever upp till sitt ansvar.

Öppen redovisning skapar också bättre förutsättningar för ansvarsutkrävande. Skattebetalare och resenärer ska kunna se om investeringar i tillgänglighet ger den nytta som var avsedd.

När staten investerar i transportinfrastruktur måste tillgänglighet och långsiktig driftsäkerhet ges en tydlig och självklar betydelse.

Det är inte tillräckligt att mäta framgång i hur många hissar som installerats eller hur många stationer som byggts om. Det måste också följas upp om anläggningarna fungerar över tid och om de ger resenärerna möjlighet att använda kollektivtrafiken på lika villkor.

Planering, upphandling och investeringar måste därför ta större hänsyn till hela anläggningens livslängd, framtida underhållsbehov och kostnader för drift och reparationer.

Det är bättre att investera i hållbara lösningar och förebyggande underhåll än att gång på gång lägga skattepengar på akuta reparationer av utrustning som borde ha bytts ut.

Vid statliga investeringar och upprustningar bör det därför ställas tydligare krav på att tillgänglighetslösningar ska vara långsiktigt hållbara och att driftsäkerheten ska följas upp efter att investeringarna genomförts.

Sverige ska ha en kollektivtrafik där alla människor kan resa på lika villkor. Den som är beroende av en hiss ska kunna lita på att den fungerar. Den som behöver en rulltrappa för att kunna ta sig fram ska inte behöva mötas av återkommande och långvariga driftstopp.

Tillgänglighet är inte uppnådd när en hiss har byggts eller en station har byggts om. Den är uppnådd när människor faktiskt kan använda kollektivtrafiken i sin vardag.

Det är dags att gå från ambitioner till tydliga krav, från otydligt ansvar till uppföljning och från återkommande problem till fungerande lösningar.

Regeringen bör därför överväga om nationella krav på driftsäkerhet, förebyggande underhåll, alternativa transportlösningar och ekonomiska konsekvenser när ansvariga aktörer inte lever upp till sina skyldigheter är en ändamålsenlig väg mot mer tillgänglig kollektivtrafik.

En tillgänglig kollektivtrafik ska fungera – varje dag, i hela landet.

Lotta Högström (M)

Kristina Axén Olin (M) *Merit Frost Lindberg (M)*