

Motion till riksdagen 2020/21:2713

av **Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP)**

Målstyrning och uppföljning för tillgänglig kollektivtrafik

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklad målstyrning och uppföljning på nationell nivå för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Kollektivtrafik ska vara tillgänglig för alla

Miljöpartiet de gröna har ambitionen att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, även personer med funktionsnedsättning. Idag varierar tillgängligheten i olika delar av landet och för olika delar av kollektivtrafiken. Myndigheten Trafikanalys uppskattar att den fysiska tillgängligheten i infrastruktur, vid bytespunkter och på fordon som helhet har förbättrats över tid, men utvecklingen inom andra områden, till exempel informationssamordning, står still eller försämras. Ett exempel är att en ideell förening, Resenärsforum, har ett mer systematiskt kunskapsunderlag om landets järnvägsstationer än vad myndigheter och branschen har.¹

Alla är berörda

Ungefär en femtedel av befolkningen över 16 år har någon form av funktionsnedsättning enligt resvaneundersökningen, RVU, när det gäller rörelse, syn eller hörsel. Liknande andel anges i den nationella folkhälsoenkäten. I vissa undersökningar anges andelen ännu högre, inte minst om man räknar med olika kognitiva funktionsnedsättningar, allergier med mera. Hos den äldre befolkningen är andelen som har någon form av funktionsnedsättning än högre. Olika funktion kan ses

¹ Trafikanalys (2019). Rapport 2019:3. Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

hos alla människor och i vissa sammanhang talas det därför snarare om funktionsvariationer. I denna motion används dock funktionshinder genomgående eftersom det är det ord som används i lagstiftningen.

Alla människor kan vid olika tillfällen i livet bli begränsade i funktioner som rörelse, syn, hörsel med mera. Tillgänglighet är därför något som angår alla. Diskrimineringslagen (2008:567) tar sedan 2015 upp att bristande tillgänglighet kan vara att betrakta som en form av diskriminering om man inte gjort skäliga tillgänglighetsåtgärder för att personen ska komma i en jämförbar situation med personer utan funktionsnedsättning.

Inte bara fysisk tillgänglighet

Tillgänglighet handlar både om fysisk tillgänglighet på fordon och hållplatser, men också om sådant som service och information. I målstyrning och uppföljning behöver tillgänglighetskrav på infrastruktur, fordon, service och information ingå, och tillgängligheten behöver bedömas utifrån sitt specifika sammanhang. Ett tillgängligt fordon kan till exempel bli otillgängligt om infrastrukturen inte är anpassad. En lift som ska hjälpa personer i rullstol att komma av från tåg ökar inte tillgängligheten om personen som kan sätta igång liften inte finns på plats. Hinder för tillgänglighet kan även vara organisatoriska till sin natur, till exempel brister i samordning och kvalitetskontroller för att säkerställa att service, teknik och utrustning fungerar.

Universell utformning

Principen om universell utformning är ett nationellt mål för funktionshinderspolicen sedan 2017. Den handlar om att genom att beakta alla människors behov skapa produkter och tjänster som kan användas av alla. Genom att på förhand ta hänsyn till att människor är olika kan en generell tillgänglighet säkerställas och behovet av exkluderande och dyra sÄrlösningar undvikas. Exempelvis kan samhällets kostnader för exempelvis fÄrdtjänst minska om den reguljÄra kollektivtrafiken görs sÅ tillgÄnglig att fler kan nyttja den vanliga kollektivtrafiken.

Hela resan

För att förbättra tillgängligheten behöver planering, verksamhetsstyrning och uppföljning ske utifrån hela resan och med ett resenÄrsperspektiv. En tillgÄnglig resa Är inte starkare Än sin svagaste lÄnk. Är det nÅgon del av resan som Är otillgÄnglig riskerar den att bli ett hinder för hela resan. TillgÄnglighet för personer med funktionsnedsÄttning bÖr ingÅ i det lÖpande kvalitetsarbetet inom kollektivtrafiken i hela landet. Idag finns tvÅ nyckeltal som ofta anvÄnds: tillgÄngligheten pÅ fordon respektive tillgÄngligheten vid busshÅllplatser och jÄrnvÄgsstationer. Det senare avser det sÅ kallade ”nationellt prioriterade nÄtet”. BÅda nyckeltalen har visat pÅ allvarliga kvalitetsbrister.

Behov av ökad målstyrning och uppföljning

Sverige har sedan slutet av 70-talet en lagstiftning för mer tillgänglig kollektivtrafik: lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. Det finns dock fortfarande många hinder för tillgänglighet som behöver lösas. Ett stort ansvar läggs på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) för att styra och följa upp tillgängligheten i kollektivtrafiken. Det saknas idag relevant samordning och ingen aktör har det samlade ansvaret för Hela-resan-perspektivet.

Trafikanalys konstaterar i sin rapport 2019:3 Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning att:

Trafikanalys bedömer att bristande målstyrning till följd av otillräckligt kunskapsunderlag är det enskilt största hindret för kollektivtrafikens tillgänglighet för PFN [personer med funktionsnedsättning]. Idag reduceras insatser till enskilda åtgärder för särskilda behov, istället för att betraktas som en kvalitetsfråga som tillför mervärden till kollektivtrafiken i sin helhet. Så länge tillgänglighetsbehov och hinder bara uppfattas beröra marginella grupper kommer insatser att ses som en renodlad kostnadsfråga, istället för att vara en integrerad del av kvalitetsledningen av kollektivtrafiken i sin helhet.

Baserat på ovanstående ser vi ett behov av att regeringen arbetar med en utvecklad målstyrning och uppföljning av kollektivtrafikens tillgänglighet på nationell nivå.

Exempel på konkreta åtgärder att studera närmare

Miljöpartiet de gröna vill se en jämlik och pålitlig kollektivtrafik. Det finns en rad möjligheter som det är relevant för berörda myndigheter att analysera vidare. Här vill vi nämna ett par:

- Anpassade fordon, turer och taxa för funktionshindrade.
- Tillgängligheten på landsbygd kan förbättras genom anropsstyrd trafik.
- Regionala överenskommelser mellan regioner och kommuner med målet att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken över kommungränser inom regionen.
- Stärka SKR:s roll i att samordna och underlätta samverkan mellan regioner och kommuner för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken.
- Stärka färdtjänsten för dem den är till för och utöka lagen med tillfälliga resor för de som inte hunnit få sin färdtjänst beviljad.
- På nationell nivå utarbeta gemensamma rutiner och standarder för vad tillgänglighet i kollektivtrafiken innebär.
- Öka kunskapen om hur situationen i Sverige ser ut med avseende på tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken, och om hur man kan skapa en kollektivtrafik som är tillgänglig för alla.
- Det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik behöver utvecklas med hänsyn till tillgänglighet för funktionshindrade.
- Tillgängligheten vid tågresor kan stärkas till exempel genom att göra fler vagnar tillgängliga för större handikappfordon eller att erbjuda hjälp med bagage.
- Se över möjligheten att åka med specialfordon i riksfärdtjänsten, i väntan på anpassning av tillgängligheten vid tåg för större handikappfordon.

Emma Berginger (MP)

Camilla Hansén (MP)