



Uppföljning av den Nationella handlingsplanen för handikappolitiken

Till socialutskottet

Socialutskottet har den 4 februari 2003 beslutat att bereda trafikutskottet tillfälle att yttra sig över skrivelse 2002/03:25 Uppföljning av den Nationella handlingsplanen för handikappolitiken jämte motion 2002/03:So23 av Kerstin-Maria Stalin m.fl. (mp) yrkandena 12 och 13.

Skrivelsen

Utskottet redovisar inledningsvis skrivelsens huvudsakliga innehåll och handlingsplanen i korthet. Därefter redovisas vad regeringen i skrivelsen anför om färdmedel och transportsystem för alla. Dessa delar berör trafikutskottets beredningsområde och de frågor som tas upp i motion 2002/03:So23 yrkandena 12 och 13.

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redogör regeringen för hur arbetet med att genomföra den nationella handlingsplanen för handikappolitiken utvecklats sedan i maj 2000 då riksdagen beslutade att anta propositionen Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken (prop. 1999/2000:79). Regeringen redovisar vilka åtgärder som hittills gjorts, vilka insatser som kommer att ha stor betydelse de närmaste åren samt viktiga delar av det internationella arbete som bedrivs för att förbättra villkoren för personer med funktionsnedsättningar.

Handlingsplanen i korthet

Av regeringens skrivelse framgår bl.a. att handikappolitiken genom handlingsplanen ges en ny inriktning. Planen, som omfattar alla samhällssektorer, beskriver vad som behöver göras de närmaste åren för att Sverige bättre skall uppfylla de handikappolitiska målsättningarna. Den lyfter fram de mest angelägna insatserna både på ett allmänt plan genom att ange prioriterade arbetsområden och på ett mer konkret plan genom att precisera vad som behöver göras.

De nationella målen för handikappolitiken är

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

Arbetet skall koncentreras på att undanröja de hinder som finns för full delaktighet i samhället. Det innebär att Sverige behöver göras tillgängligare. Här avses inte bara fysisk tillgänglighet utan även tillgång till språket, tillgång till samhällsinformation och allt annat som hindrar människor att känna till och nyttja sina rättigheter samt att delta i en samhällsgemenskap och göra fria val i vardagen. Avgörande för ett tillgängligt samhälle är att det tas hänsyn till att människor har olika behov och att utformningen av samhället måste anpassas till detta. Det kräver samverkan, flexibilitet och ett kreativt tänkande. Särlosningar kan vara diskriminerande.

Färdmedel och transportsystem för alla

Regeringen framhåller i skrivelsen bl.a. att transportsystemen måste tillgoda höga krav på *tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Tillgängligheten till transportsystemet som helhet – trafikslag, infrastruktur, färdmedel, information och annan service – måste därför fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering, upphandling och drift. Varje del i resekedjan måste vara tillgänglig. Det är därför viktigt att trafikslag och trafikformer samplaneras. Systemet måste ha sådan kvalitet att den enskilde kan resa från dörr till dörr under värdiga, säkra och bekväma former.

Nya föreskrifter för kollektivtrafiken bör utformas med utgångspunkt från att alla färdmedel bör vara anpassade senast till år 2010 men huvuddelen av färdmedlen i denna trafik bör vara tillgängliga år 2003. För att planera för ökad tillgänglighet bör trafikverken årligen redovisa de samlade insatserna som görs samt effekterna av dessa med tonvikten lagd på kollektivtrafikområdet. Det är även angeläget med en trafikslagsövergripande redovisning av tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Rikstrafiken, som från ett kundorienterat perspektiv skall verka för ett samordnat kollektivtrafiksystem, har fått i uppdrag att sammanställa en trafikslagsövergripande lägesbeskrivning, bristanalys och åtgärdsplan på nationell nivå.

Samverkansprojektet Hela resan är ett samverkansprojekt mellan de olika trafikverken, Rikstrafiken, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Handikappförbundens samarbetsorgan (HSO), Samtrafiken, Tåg i Bergslagen och Verket för innovationssystem (Vinnova). Syftet är att projektet skall ge underlag till trafikslagsövergripande åtgärdsplaner. Hela resan riktar in sin verksamhet dels på knutpunkter eller transportterminaler där resenärer byter trafikslag eller transportfordon, dels på vilka insatser som behövs för att säkerställa att hela reskedjan skall fungera.

Med hjälp av den kunskap som projektet ger kommer respektive trafikverk samt Rikstrafiken att redovisa en strategi för vad som behöver ske, i vilken takt samt till vilken insats för att säkerställa en tillgänglig kollektivtrafik till år 2010. Strategin skall redovisas till regeringen senast den 31 mars 2003. I anslutning till projektet genomförs även en utvärdering för att komma fram till vad som ytterligare krävs för att få till stånd en väl fungerande samverkan för att hela reskedjan från dörr till dörr skall fungera. Rikstrafikens hemsida på Internet ger viss information om projektet Hela resan.

Vägverket har haft i uppdrag att tillsammans med bland annat Statens järnvägar, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket utvärdera handikapolitiken inom transportområdet. Uppdraget slutredovisades i december 2001 (Publikation 2001:125). Redovisningen uppmärksammar särskilt kollektivtrafik och färdtjänst. I utredningen redovisas ett antal förslag avseende bl.a. tillsyn, införande av sanktionsmöjligheter, skärpta krav på trafikförsörjningsplaner, och förändringar i regler för statsbidrag. Rapporten har remissbehandlats och bereds i Regeringskansliet.

Vägverket har haft i uppdrag att redovisa *tillståndet och utvecklingen inom färdtjänsten* från den 1 januari 1998 då reglerna för färdtjänst ändrades. Uppdraget redovisades i oktober 2001. I utredningen ställs frågan om det på sikt behövs en mer tvingande lagstiftning av samordningen mellan ordinarie kollektivtrafik och färdtjänsten eftersom utvecklingen av färdtjänsten hänger nära samman med utvecklingen av kollektivtrafiken.

En mer tvingande lagstiftning bör övervägas om det visar sig att utvecklingen sker långsamt och bristfälligt. Färdtjänst bedöms vidare alltjämt vara en betydelsefull transportform som kommer att behövas även om kollektivtrafiken utvecklas så att den blir tillgänglig för alla. Det fordras därför bättre kunskap om hur färdtjänsten kan kvalitetssäkras och hur man kan öka entreprenörernas intresse av att tillhandahålla god service. Utredningen föreslår att det inrättas en tillsynsfunktion för färdtjänsten samt att ändringar i lagen om färdtjänst om bl.a. kvalitet, barns rättigheter, planering, individuell anpassning och ledsagare övervägs.

Regeringen har i augusti 2002 beslutat att tillsätta en utredare med uppdrag att bl.a. överväga och vid behov lämna förslag till ändringar i lagstiftningen om färdtjänst (dir. 2002:108). Utgångspunkten skall vara den omfattande analys av eventuella lagändringar som finns i Vägverkets redovisning. Utredaren skall bl.a. uppmärksamma de färdtjänstberättigades uppfattning att

tillämpningen av lagen tenderar att bli alltmer restriktiv, vilket leder till att de får försämrade transportmöjligheter.

Motionsförslag

Enligt motion 2002/03:So23 av Kerstin-Maria Stalin m.fl. (mp) är det absurt att man som synskadad t.ex. inte har rätt att ta med sin assistent under *färdtjänstresan*. I Stockholms län har man just nu i dagarna lättat på detta och väljer att tolka färdtjänstlagen på ett positivt sätt för den som behöver färdtjänsten. Enligt motionärerna behövs en nationell översyn av färdtjänstlagen (*yrkande 12*).

I samma motion framhålls att projektet Hela resan är ett fint samverkansprojekt, som låter mycket bra. Målet om tillgängliga färdmedel och transportsystem för alla är uppsatt till år 2010. Det är långt dit, och det är långt till att inte diskriminera funktionshindrade, menar motionärerna. Det framgår också av motionen att det har skett vissa förbättringar vad gäller kommunikationer, men långt ifrån all länstrafik eller *kommunal kollektivtrafik* fungerar. Dessutom har samordningen med andra funktioner i samhället glömts bort. Att t.ex. hinna till arbetet eller till skolan kan vara så oöverstigligt att man avstår från att ta sig dit över huvud taget, vilket då i sin tur kan påverka den lön eller det bidrag man får (*yrkande 13*).

Trafikutskottets ställningstagande

Som utgångspunkt för sina överväganden vill trafikutskottet inledningsvis erinra om att enligt 1998 års *transportpolitiska beslut* (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) skall trafikförsörjningen bidra till ett tillgängligt transportsystem så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Det innebär bl.a. att kollektivtrafiken skall anpassas bättre till funktionshindrade personer och att färdtjänsten bör betraktas som en del av kollektivtrafiken. Utskottet anser mot denna bakgrund att skrivelsen tar upp viktiga frågor där såväl ett fortsatt utvecklingsarbete som uppföljning är angeläget för att förbättra villkoren för personer med funktionshinder.

Med anledning av motionsyrkandena 12 och 13 i motion 2002/03:So23 vill utskottet anföra följande.

Trafikutskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor som rör tillgängligheten för funktionshindrade inom transportsystemet. Vid utskottets budgetbehandling om *färdtjänsten* hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1 s. 107–112) framhöll utskottet bl.a. att färdtjänsten är ett prioriterat område för utskottet, som följer frågan noga. Enligt utskottet var färdtjänstens utformning av stor betydelse för att riksdagens transportpolitiska mål om ett tillgängligt transportsystem för alla skulle kunna uppnås. Utskottet såg det därför som

positivt att regeringen tillkallat en särskild utredare för att se över regelverket för färdtjänsten (dir. 2002:108).

Utskottet har erfärit att utredaren kommer att ta upp frågor om ledsagare och medresenärer på färdtjänstresan. En utgångspunkt för utredaren är Vägverkets redovisning, vari bl.a. förslag finns om ändringar i lagen (1997:736) om färdtjänsten rörande ledsagare. Utredningsuppdraget skall redovisas den 1 november 2003.

Mot bakgrund av vad utskottet nu anfört om färdtjänsten torde motion So23 yrkande 12 bli tillgodosett. Yrkandet avstyrks följaktligen.

Frågan om *samordning av trafikföretagen* togs också upp vid budgetberedningen hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1 s. 98–99). Utskottet redovisade då bl.a. att Rikstrafiken utvecklat ett trafikslagsövergripande projekt, benämnt Hela resan. Rikstrafiken har också drivit krav på bokningssamarbete genom ett särskilt datagränssnitt, redovisat ett förslag till ett enda telefonnummer för upplysning om kollektivtrafiken och lanserat en Internetportal med övergripande information om hela trafiksektorn. Utskottet pekade också på den verksamhet som bedrivs av Samtrafiken i Sverige AB.

Utskottet har erfärit att som ett resultat av Hela resan har generaldirektörerna för Rikstrafiken, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket undertecknat en gemensam tolkning av sektorsansvaret avseende tillgängligheten till kollektivtrafiken för funktionshindrade.

När utskottet behandlade frågan om kollektivtrafik för funktionshindrade hösten 2001 (bet. 2001/02:TU2 s. 111–113) i samband med beredningen av regeringens proposition om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem framhöll utskottet det angelägna i att anpassningen av transportsystemet till de funktionshindrades behov påskyndas.

Mot bakgrund av utskottets tidigare uttalande och det omfattande arbete som för närvarande pågår i frågan anser utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida inte är behövlig med anledning av yrkande 13 i motion So23. Mot bakgrund av det anförda avstyrks därför motionsyrkandet.

Trafikutskottet vill i sammanhanget även lyfta fram frågor om tillgängligheten för funktionshindrade som rör järnvägsresor och post- och kassaservice.

När det gäller frågan om *järnvägsresor* kan utskottet av regeringens redovisning i budgetpropositionen (prop. 2002/03:1 utg.omr. 22) konstatera att åtgärder gjorts i stationsmiljön för att förbättra funktionshindrades tillgång till transportsystemet. Av regeringens redogörelse för hur arbetet med att genomföra den nationella handlingsplanen framgår vidare att Banverket tar fram nya råd och rekommendationer för inköp av fordon. För att se till att samtliga nya fordon handikappanpassas ingår i tillståndsprövningen av tågoperatörer samråd med företrädare för handikappsanpassningsfrågan inom Banverket. Utskottet ser också positivt på att Banverket i Framtidsplan för järnvägen 2004–2015 avsätter 800 miljoner kronor för anpassning av bl.a. Banverkets stationer och hållplatser för funktionshindrade. Utskottet ser arbetet med dessa frågor som utomordentligt väsentligt för att underlätta och möjliggöra ett ökat järnvägsresande för bl.a. rullstolsburna personer.

Frågan om *post- och kassaservice* för funktionshindrade togs upp vid budgetberedningen hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1 s. 119–121), vavid utskottet förutsatte att Postens förändringsarbete skulle ske på ett socialt ansvarsfullt sätt och att regeringen noga följer utvecklingen och utvärderar förändringarna. Funktionshindrades krav på en god postservice är grundläggande och måste beaktas, ansåg utskottet. Utskottet är alltjämt av den uppfattningen.

Enligt trafikutskottets mening är de frågor som utskottet tar upp ovan av stor betydelse för att nå målet om att skapa ett tillgängligt samhälle i enlighet med de transport- och postpolitiska besluten och den nationella handlingsplanen för handikappolitiken. Utskottet utgår ifrån att arbetet med dessa frågor bereds med skyndsamhet.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att utskottet behandlat två motioner om tillgänglighet för personer med funktionshinder i betänkandet (bet. 2002/03:TU3) om transportpolitiken.

Stockholm den 1 april 2003

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Jan-Evert Rådhström (m), Börje Vestlund (s), Carl-Axel Roslund (m) och Mikael Oscarsson (kd).