

Motion till riksdagen

1987/88:T26

av Margareta Persson och Lena Öhrsvik (s)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88: 50)

Propositionen tar på ett förtjänstfullt sätt upp betydelsen av en bra handikappanpassning av kollektiva färdmedel och terminaler. Det underlättar för den enskilde individen, men det är också från samhällsekonomisk synpunkt väsentligt att en anpassning sker. I propositionen påpekas att eftersom det är olika huvudman och olika myndigheter som svarar för olika delar av handikappades kommunikationslagor, så finns ingen bra samordning. Det utgår också mycket större samhällsstöd till färdtjänst än till en anpassning av kollektivtrafiken. Självfallet kommer den individuella färdtjänsten alltid att behövas, vilket påpekas, men samtidigt uppskattar man att omkring 25 % av de som i dag är färdtjänstberättigade skulle kunna använda allmänna färdmedel om de var bättre anpassade.

Den handikappanpassning av trafiken som pågatt sedan lagen infördes 1979 och de därefter utfärdade föreskrifterna av TRP har betytt mycket för att förbättra framför allt nya färdmedel. Men fortfarande återstår väldigt mycket, som t. ex. när det gäller äldre fordon, äldre terminaler och framför allt instegen till tågen. Propositionen föreslår en del förbättringar av detta. Däremot har man fortfarande inga krav på att SJ i verklig mening skall handikappanpassa tågen. Det är förenat med mycket stora svarigheter för en rullstolsbunden person att ta sig ombord på tågen. Servicen ombord är också så dålig att den som behöver stöd under resan känner stor osakerhet att åka tåg. Framkomligheten i tågen för en rullstolsbunden person är mycket besvärligt inte ens i de nya vagnarna fungerar det.

Inom SJ pågår nu en snabb utveckling av nya modeller, med höga farter och hög komfort. Men i detta utvecklingsarbete finns inte handikappanpassningen med. Det är synnerligen viktigt att krav nu ställs på handikappanpassade tagvagnar, eftersom livslängden på tag är mycket lång. Av erfarenhet vet vi också att all handikappanpassning som sker efteråt blir betydligt dyrare än när det blir ett naturligt inslag vid nyproduktion.

Det måste därför, via transportradets föreskrifter, ställas krav på att SJ skapar hinderfria möjligheter för rullstolsburna att ta sig ombord, att framkomligheten på vagnarna förbättras samt att servicenivån blir så god att en passagerare som behöver hjälp kan känna sig trygg.

I propositionen föreslås inte någon tidsplan för handikappanpassning av äldre terminaler. Det är viktigt att en sådan tidsplan upprättas, eftersom vi nu kan konstatera att det gått nästan tio år sedan riksdagen beslutat om en handikappanpassning, men fortfarande är alltför många terminaler inte anpassade.

I det sammanhanget bör även det nu föreslagna statsbidraget beaktas. Det är viktigt att ett statsbidrag nu införs: det kan underlätta en snabbare anpassning. Reglerna för det statsbidraget kan dock behöva förändras, om en tidsplan upprättas.

Det bidrag som nu föreslås innebär att 50 % av den bidragsgrundande kostnaden skall ges i form av statsbidrag. I propositionen står det: "Med bidragsgrundande kostnad avses vad gäller fordon de merkostnader som betingas av att fordonet får en konstruktion utöver normalstandard som i särskild mån ger en god handikappanpassning av kollektivtrafiken. Denna normalstandard är för handikappanpassning definierad som den basnivå som följer TRP:s föreskrifter vad gäller nya färdmedel."

Det betyder i praktiken att för att man skall kunna få bidrag till anpassning av äldre fordon så skall dessa, efter anpassningen, uppvisa en högre grad av handikappanpassning än TRP ställer på nya fordon. Statsbidraget som instrument för att påskynda en anpassning av äldre fordon torde då få en mycket marginell betydelse, eftersom kraven för att få bidrag är så höga. För att statsbidraget verkligen skall kunna få den effekt som avses, nämligen att påskynda anpassningen av äldre fordon, borde kravet istället vara utformat enligt följande:

"Denna normalstandard är för handikappanpassning definierad som den basnivå som följer TRP:s föreskrifter vad gäller färdmedel." Det betyder att det skall räcka med att de äldre fordonen anpassas till en högre nivå än vad som gäller föreskrifterna för äldre färdmedel, men de behöver inte bli bättre än vad föreskrifterna säger för nya färdmedel.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en tidsplan för handikappanpassning av terminaler måste upprättas,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en bättre anpassning av tågen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om villkoret för att erhålla statsbidrag för ombyggnad av äldre fordon.

Stockholm den 28 januari 1988

Margreta Persson (s)

Lena Öhrsvik (s)