

PM 2013-02-13

## Uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning – En förstudie

### 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. Funktionsmålet 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 genomför staten olika åtgärder. Trafikutskottets uppföljningsgrupp beslutade den 11 december 2012 att genomföra en förstudie till en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Resultatet av förstudien behandlades vid gruppens möte den 13 februari 2013 och redovisas i denna promemoria. Bland annat lämnar gruppen ett förslag till trafikutskottet om hur en huvudstudie kan läggas upp.

I uppföljningsgruppen ingår följande ledamöter: Lars Tysklind (FP) (ordförande), Lars Johansson (S), Jessica Rosencrantz (M), Annika Lillemets (MP), Göran Lindell (C), Siv Holma (V) och Annelie Enochson (KD).

Underlagen till förstudien har tagits fram inom riksdagsförvaltningen av utvärderaren Christer Åström vid utskottsavdelningens utvärderings- och forskningssektariat i samarbete med uppföljningsgruppens sekreterare, föredraganden Cecilia Forsberg vid trafikutskottets kansli.

## Innehållsförteckning

<b>FÖRORD .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....</b>	<b>2</b>
<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2 UPPLEVDA HINDER – ETT EXEMPEL FRÅN VÄSTRA GÖTALAND .....</b>	<b>5</b>
<b>3 TRANSPORTSYSTEMET OCH TILLGÄNGLIGHETEN .....</b>	<b>7</b>
3.1 RIKSDAGENS MÅL .....	7
3.2 FN:S STANDARDREGLER OCH FN-KONVENTIONEN .....	8
3.3 TRANSPORTSYSTEMET .....	9
3.4 PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING .....	10
3.5 TILLGÄNGLIGHET .....	12
3.6 MYNDIGHETER OCH ANDRA AKTÖRER .....	13
<b>4 EXEMPEL PÅ INSATSER OCH RESULTAT INOM OMRÅDET .....</b>	<b>16</b>
4.1 STRATEGIER OCH HANDLINGSPLANER .....	16
4.2 ANPASSNING AV DET ALLMÄNNA TRANSPORTSYSTEMET .....	18
4.3 KOLLEKTIVTRAFIK .....	21
4.4 UTFORMNING AV FORDON OCH BYGGNADER .....	23
4.5 LEDSAGNING .....	23
4.6 FÄRDTJÄNST .....	24
4.7 PARKERINGSTILLSTÅND FÖR RÖRELSEHINDRADE .....	25
4.8 UPPFÖLJNING, UTVÄRDERING OCH TILLSYN M.M. ....	26
<b>5 FÖRSLAG TILL GENOMFÖRANDE AV HUVUDSTUDIE .....</b>	<b>27</b>
5.1 FÖRSLAG TILL SYFTE OCH INRIKTNING .....	27
5.2 FÖRSLAG TILL GENOMFÖRANDE .....	28
5.3 FÖRSLAG TILL AVGRÄNSNINGAR .....	29
5.4 FÖRSLAG TILL PRELIMINÄR TIDSPLAN .....	30
<b>REFERENSER .....</b>	<b>31</b>
<b>BILAGA 1 FOLKMÄNGD OCH BEFOLKNINGSTÄTHET I SVERIGES LÄN .....</b>	<b>33</b>

## Sammanfattning

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 genomför staten och andra aktörer ett flertal olika insatser för att förbättra tillgängligheten inom t.ex. kollektivtrafiken och vid järnvägsstationer och busshållplatser. Olika aktörer har pekat på att det finns mycket kvar att åtgärda, även om tillgängligheten successivt har förbättrats.

Trafikutskottets uppföljningsgrupp beslutade den 11 december 2012 att genomföra en förstudie till en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I förstudien redogörs för bakgrunden. Vidare redovisas exempel på insatser och resultat inom området. Slutligen lämnas ett förslag till hur en fortsatt uppföljning i form av en huvudstudie kan läggas upp:

- *Uppföljningens syfte:* Att ge utskottet ökade kunskaper inför behandlingen av budgetpropositionen och eventuella motioner inom området.
- *Utgångspunkt för uppföljningen:* De transportpolitiska målen och funktionsmålet om tillgänglighet samt andra ställningstaganden som utskottet har gjort när det gäller tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.
- *Uppföljningens inriktning:* Att närmare beskriva och analysera statliga insatser och vilka resultat som dessa insatser får från ett brukarperspektiv.
- *Frågor:* Uppföljningen inriktas på frågor rörande insatser, samverkan och samarbete, resultat av insatserna samt uppföljning och utvärdering.
- *Genomförande:* Uppföljningen genomförs av trafikutskottets uppföljningsgrupp och underlagen till gruppen tas fram av utvärderings- och forskningssekretariatet vid utskottsavdelningen i nära samarbete med trafikutskottets kansli. Uppföljningen görs genom dokumentstudier, intervjuer och skriftliga frågor till de olika aktörerna. Uppgifter tas in från tre län för att kunna redovisa exempel på hur arbetet bedrivs i olika delar av Sverige, förslagsvis Norrbottens, Västra Götalands och Östergötlands län. Under uppföljningen kan uppföljningsgruppen även genomföra ett studiebesök, t.ex. i Stockholm, och/eller anordna en intern utfrågning av olika aktörer.
- *Avgränsningar:* Uppföljningen avser kollektiva färdmedel, i första hand buss, tåg, flyg och båt. Främst uppmärksammas hur fysiska åtgärder genomförs, samarbete mellan olika aktörer samt insatser för att förbättra information i samband med resande. Uppföljningen avser inrikes resor och är i första hand inriktad på ett begränsat antal funktionshinder: nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel.
- *Tidsplan:* Uppföljningens huvudstudie påbörjas i februari och slutförs i oktober/november 2013.

## I Inledning

### *Bakgrund*

Personer med funktionsnedsättningar 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 upplevelser av 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 man inte litar på att hela resan kommer att fungera.

År 2000 fattade riksdagen beslut om en nationell handlingsplan för handikappolitiken.<sup>1</sup> I planen utpekades bl.a. de dåvarande trafikmyndigheterna att ha ett särskilt sektorsansvar för handikappfrågorna. 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 senast 2010 skulle kollektivtrafiken vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Regeringen beslutade 2008 att en kraftsamling skulle genomföras för att uppnå delmålet till och med 2010 i väsentliga delar. Regeringen konstaterade emellertid 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.<sup>2</sup>

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. Funktionsmålet precisering för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning innebär att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Det nya målet innebär

---

<sup>1</sup> Prop. 1999/2000:79, bet. 1999/2000:SoU14.

<sup>2</sup> Prop. 2008/09:35.

således en vidgning från att tidigare ha omfattat enbart kollektivtrafiken till att numera avse hela transportsystemet.

#### *Trafikutskottets uppföljning*

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.<sup>3</sup> Trafikutskottets uppföljningsgrupp beslutade den 11 december 2012 att genomföra en förstudie vad gäller statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

#### *Förstudiens syfte och genomförande*

Syftet med denna förstudie har varit att dels översiktligt kartlägga frågor rörande transportsystemet och tillgängligheten, dels ta fram underlag för trafikutskottets ställningstagande till den fortsatta inriktningen på uppföljningens huvudstudie. Förstudien har i huvudsak innefattat studier av olika rapporter och andra dokument samt information på olika aktörers webbplatser.

## **2 Upplevda hinder – Ett exempel från Västra Götaland**

Transportsystemet ska vara öppet och användbart för alla. Det är en grundläggande demokratisk fråga att även personer med funktionsnedsättning ska kunna använda transportsystemet. Det handlar om att ta till vara människors resurser och att öka livskvaliteten för enskilda individer. Att göra transportsystemet användbart för personer med funktionsnedsättning innebär också ofta att standarden blir bättre för resenärer utan funktionsnedsättning. Det har under årens lopp gjorts mycket för att anpassa transportsystemet. Trots detta upplever många resenärer med funktionsnedsättning att det är svårt att t.ex. åka kollektivt.

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 detta avsnitt ges ett exempel från Västra Götaland på problem och hinder i kollektivtrafiken som personer med funktionsnedsättning kan ställas inför.<sup>4</sup>

### *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.

---

<sup>3</sup> 4 kap. 8 § regeringsformen och 4 kap. 18 § riksdagsordningen.

<sup>4</sup> 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.

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 hållplats*

En av de mest problematiska delarna i resan är att ta sig till och från hållplats och detta kan vara den avgörande delen för om det går att åka kollektivt. Förutsättningarna för att ta sig till och från hållplats skiljer sig mycket åt beroende på funktionshinder, hur individen mår den dagen, avstånd till hållplats, väglag, beläggning, lutning, hinder i miljön etc.

### *4. På hållplats, bytespunkt eller station*

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 anpassade 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 upplevt 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 turererna 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 rörelsehinder och särskilt den som använder rullstol eller rollator. Trots att nästan alla fordon uppges vara anpassade för personer med rörelsehinder 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 kvaliteten på ramper ofta är dålig 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 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, framförallt från föraren, är av stor vikt för att många ska klara att resa med kollektivtrafiken. Upplevelsen av trygghet blir mycket större när förare och medresenärer bistår på resan. Övriga situationer kan ge obehag för alla resenärer och det är viktigt att det finns bra information vid t.ex. störningar. Personer som har en 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 avtalad anslutningsresa med färdtjänst. Personer med funktionshinder upplever ofta att det inte finns någon som tar ansvar för att hela resan ska fungera; om någon del brister finns det ingenstans att vända sig.

## 3 Transportsystemet och tillgängligheten

### 3.1 Riksdagens mål

#### *Riksdagens transportpolitiska mål*

Transportpolitiken omfattar frågor rörande järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning. År 2009 beslutade riksdagen att godkänna vad regeringen föreslagit om transportpolitikens övergripande mål:<sup>5</sup>

- 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.

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. Transportsystemet ska vara jämbördigt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Funktionsmålets precisering för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning innebär:

---

<sup>5</sup> 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). 7

- att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.<sup>6</sup>

#### *Mål för funktionshinderspolitiken*

I maj 2000 beslutade riksdagen om övergripande mål och inriktning för handikappolitiken.<sup>7</sup> 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 funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet,
- jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionshinder.

För att nå målen ska arbetet särskilt inriktas på

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

### **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 människor med funktionsnedsättning. Arbetet utmynnade i 22 standardregler för att säkerställa att människor 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.<sup>8</sup>

Regel 5 innebär att staterna bör inse tillgänglighetens betydelse på alla områden i utvecklingen mot full delaktighet. Oavsett vilka eller hur stora funktionshinder människor 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.

#### *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. Kon-

---

<sup>6</sup> Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14.

<sup>7</sup> Prop. 1999/2000:79, bet. 1999/2000:SoU14.

<sup>8</sup> Ds 2008:23.

ventionen utgår ifrån grundläggande principer som jämlikhet och icke-diskriminering.

En del av FN-konventionen handlar om tillgänglighet.<sup>9</sup> Av konventionen framgår det att personer med funktionsnedsättning ska kunna leva oberoende 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.<sup>10</sup>

FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning tar upp betydelsen av normer och riktlinjer för universellt utformade lösningar och för tillgänglighet. Utarbetandet av sådana normer och riktlinjer sker bl.a. inom standardiseringen. År 2004 togs det fram en vägledning för standardisering inom kollektivtrafik när det gäller behov som äldre och personer med funktionsnedsättning har.<sup>11</sup> Konventionen har enligt Handisam bidragit till att arbetet med standarder som rör tillgänglighet har intensifierats.

### 3.3 Transportsystemet

Transportsystemet är trafikslagsövergripande och omfattar både vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.<sup>12</sup> Transportsystemet innehåller inte bara kollektivtrafiken utan även t.ex. gång- och cykelbanor, bilvägar och tjänster för paketbefordran.<sup>13</sup> Många resor och transporter<sup>14</sup> omfattar flera färdmedel. Transportsystem för gods- och persontransporter utgörs av det fysiska nätverket för t.ex. vägar och järnvägar (infrastrukturen) i vilket transporterna sker, de farkoster och fordon vilka utgör transporterna 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

---

<sup>9</sup> Artikel 9.

<sup>10</sup> Webbplatsen [www.handisam.se](http://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.

<sup>11</sup> European Committee for Standardization m.fl., 2011.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Trafikanalys, 2012a.

<sup>14</sup> 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.

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 transportsystemet 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 miljö kvalitetsmål, är enligt planen i fokus.<sup>15</sup>

### 3.4 Personer med funktionsnedsättning

Funktionsnedsättning och funktionshinder är begrepp under utveckling.<sup>16</sup> Enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning härrör funktionshinder från samspelet mellan personer med funktionsnedsättningar och hinder som är betingade av attityder och miljön, vilka motverkar deras fulla och verkliga deltagande i samhället på lika villkor som andra.<sup>17</sup>

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. Uppskattningsvis har en av fem som lever i Sverige någon form av funktionsnedsättning. Dessa personer utgör ingen homogen grupp och det är stor skillnad på hur stora problem olika personer har att resa. Det kan röra sig om personer med rörelsehinder, nedsatt syn eller hörsel, funktionsnedsättning till följd av psykiska besvär eller läs- och skrivsvårigheter. Olika svårigheter kräver olika typer av anpassningar. Handisam redovisar följande exempel på olika krav på tillgänglighet relaterade till olika funktionsnedsättningar.<sup>18</sup>

- Tillgänglighet för människor med nedsatt rörelseförmåga innebär främst att det ska vara möjligt att förflytta sig självständigt och säkert i den byggda miljön.
- Tillgänglighet för personer med nedsatt syn innebär att man ska kunna orientera och förflytta sig utan att utsättas för onödiga säkerhetsrisker.
- Tillgänglighet för personer med nedsatt hörsel, döva eller dövblinda innebär att det ska vara möjligt att t.ex. kommunicera med andra människor och ta del av information.

---

<sup>15</sup> Prop. 2008/09:93 och Regeringskansliet, Näringsdepartementet, 2010.

<sup>16</sup> *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.

<sup>17</sup> SÖ 2008:26.

<sup>18</sup> Webbplatsen [www.handisam.se](http://www.handisam.se).

- Personer med nedsatt kognitiv<sup>19</sup> 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.
- 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 funktionshinder 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 tabellen nedan redovisas uppskattat antal personer med några typer av funktionsnedsättning som ofta uppmärksammas i diskussioner kring anpassningar av persontransportssystemet.

Tabell 1: Personer med olika typer av funktionsnedsättning, 2010

<i>Funktionsnedsättning</i>	<i>Antal (uppskattat)</i>	<i>Andel (procent)</i>
Rörelsehinder	600 000	7,7
Svårt rörelsehinder	364 000	4,7
Nedsatt hörsel	1 395 000	17,9
Nedsatt syn	300 000	3,8

*Källa:* Trafikanalys, 2012a och SCB:s undersökningar av levnadsförhållanden (2011) som baseras på ett stickprov som 2010 var 20 900 personer från 16 år och uppåt.

Handisam uppger 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 såväl fortsatt åtgärda brister i tillgängligheten som att påvisa resultat och kommunicera var det har skett förbättringar och vilka brister som kvarstår.

<sup>19</sup> Med kognition menas förmågan att minnas, orientera sig i tid och rum, problemlösningsförmåga, numerisk förmåga, språklig förmåga m.m.

Trafikanalys uppger att enligt resvaneundersökningen 2005–2006 reste personer med rörelsehinder i betydligt mindre utsträckning än andra. Även Trafikverket pekar på att mätningar visar att personer med rörelse- och synned-sättningar upplever brister i transportsystemet, framförallt fysiska men också när det gäller information och att köpa eller boka biljett till olika trafikslag. Personer som är rörelsehindrade reser enligt Trafikverket sällan med kollektivtrafik, mellan 9 och 21 procent beroende på färdmedel. Synskadade reser i större grad, mellan 27 och 73 procent beroende på trafikslag. Av de rörelsehindrade 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.<sup>20</sup> 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 de rörelsehindrade 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.<sup>21</sup>

Befolkningen i Sverige blir allt äldre. Enligt en omvärldsanalys från Trafikanalys är 1,6 miljoner eller 18 procent av invånarna i Sverige över 65 år. Den äldre delen av befolkningen ökar och år 2060 beräknas 2,7 miljoner eller 25 procent av befolkningen vara över 65 år. 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.<sup>22</sup>

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.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup>

### 3.5 Tillgänglighet

Resor och transporter behövs för att samhället ska fungera. Transportsystemet ska enligt regeringen underlätta tillgänglighet på ett rimligt sätt för alla, så att samhället fungerar och underlättar för alla. Miljö och omgivning ska vara tillgänglig för bl.a. personer med funktionsnedsättning.

---

<sup>20</sup> Webbplatsen [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

<sup>21</sup> Handisam, 2012.

<sup>22</sup> Trafikanalys, 2011a.

<sup>23</sup> Prop. 1997/98:113, bet. 1997/98:SoU24.

<sup>24</sup> Webbplatsen [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden ska stater, enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra till bl.a. transporter. Transportsystemet ska utformas så att det är användbart för alla, oavsett funktionsförmåga. Det innebär bl.a. att det är viktigt att tänka på tillgängligheten.

Att samhället lever upp till kraven om tillgänglighet är, enligt Handisam, för många en förutsättning för att kunna ta del av information och att kunna röra sig fritt. Tillgång till vägar och transportmedel är ofta en förutsättning för att t.ex. kunna ta sig till och från sitt arbete.

När det gäller fysisk tillgänglighet betonar Handisam att för att kunna transportera sig på lika villkor som andra är det viktigt att tänka på resan i sin helhet – från reseplanering till slutstation. Det är viktigt att göra rätt från början och att följa teknisk standard för tillgänglighet vid upphandlingar. Alla ska kunna förflytta sig till transportmedlet och kunna kliva på och av fordonet. Alla ska kunna orientera sig och röra sig fritt på en station. Toaletter och matställen i ankomsthallar och vid rastplatser ska vara tillgängliga. Det ska finnas tydliga skyltar, lättolkade symboler och ledstråk som visar vägen. Det ska finnas utrymme nog att ta med sig hjälpmedel på sin resa.

När det gäller information och kommunikation betonar Handisam att tillgång till vägar och transportmedel inte bara handlar om fysisk tillgänglighet. Lika viktigt är att tänka på vilken möjlighet man har att ta del av information och kommunikation. Alla ska kunna planera, boka och betala sin resa, ta del av trafikinformation och information på hållplatsen eller stationen. Alla ska tydligt kunna uppfatta att man kliver på rätt buss, tåg eller flyg och när det är dags att kliva av. Information inför resan, aktuell trafikinformation och information i samband med transporten ska finnas tillgängligt i alternativa format, t.ex. information på lättläst och punktskrift. Om det går att boka resan elektroniskt är det viktigt att bokningssystemet är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning.

### **3.6 Myndigheter och andra aktörer**

#### *Regeringen och Regeringskansliet*

Inom Regeringskansliet handläggs frågor om transporter och infrastruktur av Näringsdepartementet. 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.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Förordning (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet.

### *Statliga myndigheter*

Det finns ett antal statliga myndigheter och bolag som arbetar inom transportområdet.<sup>26</sup> Under några år genomfördes en successiv omdaning av myndigheterna i riktning mot en transportslagsövergripande struktur.<sup>27</sup>

I genomförandestrategin för funktionshinderspolitiken har 22 myndigheter fått ett särskilt ansvar. Det finns en eller flera myndigheter för varje politikområde. Dessa myndigheter kallas strategiska myndigheter. Bland dessa finns Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och 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.<sup>28</sup>

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. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den inter-regionala 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.<sup>29</sup>

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 funktionshindrade personers behov inom sjöfarten.<sup>30</sup>

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.<sup>31</sup>

---

<sup>26</sup> 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.

<sup>27</sup> Prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9.

<sup>28</sup> Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

<sup>29</sup> Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

<sup>30</sup> Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

<sup>31</sup> Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

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.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup>

Det finns även myndigheter inom andra utskotts beredningsområden som har uppgifter inom området. Som exempel kan nämnas Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam)<sup>34</sup> som har till uppgift att samordna arbetet inom det handikappolitiska området. Myndigheten har till uppgift att ur ett mångfaldsperspektiv främja ett strategiskt och effektivt genomförande av den nationella handikappolitiken.<sup>35</sup> Handisam samordnar arbetet med att genomföra och följa upp funktionshinderspolitiken, medan den genomförs av myndigheter inom de flesta samhällssektorer.<sup>36</sup>

#### *Kommuner och landsting*

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.<sup>37</sup> Kommuner och landsting ställer bl.a. krav i upphandlingar på att kollektivtrafik ska vara tillgänglig och användbar för personer med rullstol. Vidare kan nämnas annat arbete som görs, t.ex. med att ta fram strategier för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken i regionerna.<sup>38</sup>

Med anledning av regeringens strategi för funktionshinderspolitiken har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) beslutat om flera åtgärder och en viljeinriktning av såväl förbundets som kommunernas och landstingens insatser på olika områden. Bland annat uttalar SKL att man åtar sig att stödja med-

---

<sup>32</sup> Förordning (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket.

<sup>33</sup> Förordning (2007:964) med instruktion för Statens väg- och transportforskningsinstitut.

<sup>34</sup> Utg.omr. 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg.

<sup>35</sup> Förordning (2007:1134) med instruktion för Myndigheten för handikappolitisk samordning.

<sup>36</sup> Webbplatsen [www.handisam.se](http://www.handisam.se).

<sup>37</sup> Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik gäller kollektivtrafik på väg, vatten och spår. Lagen började gälla 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.

<sup>38</sup> Se t.ex. Västra Götalandsregionen, kollektivtrafiksekretariatet, 2012.

lemmarna med att förbättra kunskapen om hur tillgängliga hållplatser konstrueras i trafiksystemet.<sup>39</sup>

### *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 de politiska målen för funktionshinderspolicen. De 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 funktionshinderspolicen. De arbetar aktivt för att påverka beslutsfattare och andra som kan medverka till ett tillgängligare samhälle.<sup>40</sup>

Det finns ett flertal olika organisationer inom funktionshinderrörelsen, bl.a. Handikappförbundens samarbetsorgan (HSO) och Lika Unika. HSO är en paraplyorganisation där 43 funktionshindersorganisationer ingår.<sup>41</sup> Lika Unika är en federation som verkar för mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning.<sup>42</sup> Dessutom finns t.ex. DHR för personer med nedsatt rörelseförmåga. De olika förbunden genomför bl.a. olika undersökningar. Som exempel kan nämnas att Riks-Stroke har tagit fram en rapport om upplevd tillgänglighet till transportsystemet för personer med rörelsehinder, vilken riktar sig till transportmyndigheter. Ett annat exempel är Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU) som har tagit fram en rapport som beskriver tillgängligheten till transportsystemet utifrån en enkätundersökning till familjer om hur de upplever sina barns resor med såväl allmänna kommunikationer som färdtjänst och skolskjuts.<sup>43</sup>

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.

## **4 Exempel på insatser och resultat inom området**

### **4.1 Strategier och handlingsplaner**

#### *Regeringens strategi för funktionshinderspolicen*

I en skrivelse till riksdagen 2010 fastställde regeringen inriktningsmål för funktionshinderspolicen inom nio prioriterade områden, däribland transportpolitiken.<sup>44</sup> Skrivelsen låg till grund för den strategi för genomförande av funktionshinderspolicen som regeringen presenterade 2011 och som gäller

---

<sup>39</sup> Regeringskansliet, Socialdepartementet, 2011.

<sup>40</sup> Webbplatserna [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se) och [www.handisam.se](http://www.handisam.se).

<sup>41</sup> Webbplatsen [www.hso.se](http://www.hso.se).

<sup>42</sup> Webbplatsen [www.likaunika.org](http://www.likaunika.org).

<sup>43</sup> Riks-Stroke, 2010 och RBU, 2010.

<sup>44</sup> Skr. 2009/10:166, bet. 2009/10:SoU20.

för perioden 2011–2016.<sup>45</sup> 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 transportsystemet 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:

- 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.
- Samverkan mellan berörda aktörer inom transportsektorn ska öka och effektiviseras för att uppnå inriktningsmålet.
- Andelen personer med funktionsnedsättning som upplever att de har möjlighet att använda transportsystemet ska öka.<sup>46</sup>

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. I Trafikverkets återsrapportering redovisas delmålen, lägesbeskrivningar, genomförda åtgärder, fortsatt arbete samt verkets bedömning (se tabell nedan).<sup>47</sup>

**Tabell 2 Trafikverkets bedömning för 2011**

<i>Strategins delmål inom transportområdet</i>	<i>Trafikverkets bedömning för 2011</i>
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.
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 ensa och koordinera frågor mellan aktörer där så är

<sup>45</sup> Regeringskansliet, Socialdepartementet, 2011.

<sup>46</sup> Prop. 2012/13:1, utg.omr. 22.

<sup>47</sup> Trafikverket, 2012.

---

	möjligt för att effektivisera vägen mot ett mer användbart transportsystem.
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 gjorts av olika aktörer som stödjer 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.

---

*Källa:* Trafikverket, 2012.

Regeringen uppger i budgetpropositionen för 2013 att arbetet med den funktionshinderpolitiska strategin kommer att fortsätta de närmaste åren. Enligt regeringen fortsätter åtgärderna för att anpassa de statligt ägda busshållplatserna och järnvägsstationerna till alla resenärers behov. Av strategin för genomförande av funktionshinderspolitiken under åren 2011–2016 framgår att etapp 2 av det nationellt prioriterade nätet av tillgängliga kollektivtrafikläggningar ska vara färdigt till 2016. Regeringen har aviserat att den under hösten 2012 ska ge Trafikverket i uppdrag att lämna förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025. I denna ska Trafikverket inkludera överväganden om hur transportinfrastrukturen ska göras alltmer användbar för personer med funktionsnedsättning.<sup>48</sup>

#### *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. Strategin ska vara ett led i arbetet att leva upp till konventionen. EU:s strategi för personer med funktionsnedsättning syftar därför till att undanröja hinder som begränsar tillgängligheten. I nyckelområdena ingår vår bebyggda miljö, transport, information och kommunikation och tjänster.<sup>49</sup>

#### *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.<sup>50</sup>

## **4.2 Anpassning av det allmänna transportsystemet**

### *Exempel på insatser*

Bland annat Handisam har pekat på att för att hela resan ska fungera för individen är det många aktörer som behöver ta sitt ansvar för att förbättra föru-

---

<sup>48</sup> 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 till och med 2021. Trafikverket upprättar planen utifrån direktiv och förutsättningar från regeringen. Detta sker i samarbete med länsplaneupprättare, andra myndigheter, intresseorganisationer, näringslivsrepresentanter och andra aktörer inom infrastrukturområdet.

<sup>49</sup> Europeiska kommissionen, 2010.

<sup>50</sup> Europarådet, 2008.

sättningarna. Enligt Handisam har de senaste åren mycket resurser lagts på att förbättra tillgängligheten i det allmänna transportsystemet.<sup>51</sup> 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 handikappanpassning. Staten har dessutom bl.a. lagt resurser på anpassning av den statliga infrastrukturen.<sup>52</sup>

Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen prioriterar en del av sitt arbete för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning på större terminaler och hållplatser med både statliga och andra ägare. Dessa punkter bildar det s.k. prioriterade nätet som består av starkt trafikerade bytespunkter och stråk som ska knyta ihop tätorter med mer än 5 000 invånare.

De statliga insatserna handlar om att bl.a. förbättra tillgängligheten vid de prioriterade järnvägsstationerna. Ett projekt som Trafikverket har bedrivit är Stationer för alla, vars mål är att 150 stationer ska ha anpassats fram till 2015 genom exempelvis ökad belysning, fler sittplatser, ledstråk, skyltning med symboler etc. Trafikverket arbetar med att anpassa busshållplatser längs det statliga vägnätet. För sjöfartens del handlar det om att tillgänglighetsanpassa huvudlinjerna i Stockholms och Göteborgs skärgårdar samt färjetrafiken till Gotland. Vidare har de flygplatser som ingår i det prioriterade nätet tillgänglighetsanpassats. Transportstyrelsen arbetar med att reglering och tillsyn, bl.a. vad gäller tillgänglighet till flyget genom assistansservice och fysisk miljö ombord på flygplanen.

Bland de statliga bolagen kan nämnas t.ex. Jernhusens arbete med att skapa ledstråk för synskadade och förbättra skyltning och talad information. SJ erbjuder hjälp med ledsagning till och från tåget och vid tågbyte. Ledsagning finns på 124 stationer runt om i Sverige. Swedavia informerar om ledsagning på bl.a. Arlanda flygplats. Bokning av ledsagning görs hos flygbolaget samtidigt som resenären köper sin flygbiljett (se vidare avsnitt 4.5).

#### *Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen*

Trafikanalys har i sin uppföljning av de transportpolitiska målen gjort följande bedömning för 2011:

- Sammantaget tyder informationen på att utvecklingen gått sakta åt rätt håll, men inte så fort som den borde.
- Trafikverket har under 2011 fortsatt 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.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> Handisam, 2012.

<sup>52</sup> Prop. 2008/09:35.

<sup>53</sup> Trafikanalys, 2012a.

Av Trafikanalys måluppföljning framgår att Trafikverket under 2011 utförde åtgärder på 22 busshållplatser av de omkring 550 som är utpekade som prioriterade. Redan innan 2011 ansåg Trafikverket att hållplatserna var i stort sett åtgärdade. Dessa finns nästan alla på statliga vägar, och utgör endast en mycket liten del av alla busshållplatser i landet.

Av de 150 järnvägsstationer som ingår i det prioriterade nätet återstår enligt Trafikanalys uppföljning fortfarande många att åtgärda. Under 2011 avslutades åtgärderna på 12 järnvägsstationer, vilket kunde läggas till de 38 som var avklarade innan 2011. Alltså var 50 järnvägsstationer åtgärdade medan 100 återstår att åtgärda efter 2011. Trafikverkets kostnader för att åtgärda järnvägsstationer minskade från 285 miljoner kronor 2010 till 87 miljoner kronor 2011.

Åtgärderna består t.ex. av märkning av riskzoner och trappor, utjämning av gångytor, ledstråk på öppna ytor, förbättrad belysning, tydliga skyltar och taktill information.

Trafikanalys konstaterar vidare att varken Transportstyrelsen eller Sjöfartsverket har beskrivit sitt arbete med det prioriterade nätet i sina årsredovisningar för 2011.<sup>54</sup>

#### *Regeringens resultatredovisning*

I budgetpropositionen för 2013 sammanfattar regeringen sin analys och bedömning av preciseringen om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning på följande vis.

**Tabell 3 Regeringens analys och slutsats för 2011**

<i>Funktionsmålets precisering</i>	<i>Regeringens analys och slutsats</i>
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Anpassningen av stationsområden för personer med särskilda behov har fortsatt under 2011. En större andel av fordonen i kollektivtrafiken bedöms vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Ledsagningstjänster innehåller fortfarande brister.

*Källa: Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.*

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 redovisas att rastplatser tillhörande det statliga vägnätet har anpassats och att staten har medfinansierat ombyggnader av busshållplatser via bidrag till trafikhuvudmännen. Enligt redovisningen kan flygplatserna anses i stort sett 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.<sup>55</sup>

<sup>54</sup> Trafikanalys, 2012a.

<sup>55</sup> Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.

### 4.3 Kollektivtrafik

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.<sup>56</sup> Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska bl.a. redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska bl.a. de bytestpunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer redovisas.

År 1979 fattade riksdagen beslut om lagen om handikappanpassad kollektivtrafik.<sup>57</sup> I lagen finns bestämmelser om hur kollektivtrafik<sup>58</sup> ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik ska se till att trafiken anpassas med hänsyn till 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.

Regeringen har redovisat att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik ses över mot bakgrund av utvecklingen av såväl svensk lagstiftning som EU-rätt under de senaste decennierna. Transportstyrelsen fick den 20 december 2011 i uppdrag att göra en översyn av lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. Uppdraget skulle redovisas i december 2012.<sup>59</sup> Med ändring av regeringens tidigare beslut ska uppdraget redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 maj 2013.<sup>60</sup> I uppdraget ingår att göra en översyn av förordningar och föreskrifter om utformning av trafikanläggningar och färdmedel.

Enligt en regeringsförordning 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.<sup>61</sup> Vid anpassningen ska hänsyn tas till de särskilda förhållandena för kollektivtrafiken i tätortsområden. Vidare ska särskilt beaktas att kraven på säkerhet för resenärer och övriga berörda tillgodoses. Trafikverket och Sjöfartsverket ska, inom sina respektive områden, initiera, planera och följa upp anpassningen. Detsamma gäller Transportstyrelsen 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 berör-

---

<sup>56</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

<sup>57</sup> Lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

<sup>58</sup> Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning.

<sup>59</sup> Regeringskansliet, Näringsdepartementet, 2011.

<sup>60</sup> Regeringskansliet, Näringsdepartementet, 2012a.

<sup>61</sup> Förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik.

da myndigheter, terminalansvariga och handikapporganisationer samt med företrädare för dem som utövar trafiken.

Statlig medfinansiering kan lämnas till regionala kollektivtrafikmyndigheter för bl.a. åtgärder som ökar tillgängligheten för resenärer med funktionsnedsättning.<sup>62</sup> 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. Statlig medfinansiering får beviljas för investeringar, och medel betalas ut av Trafikverket.<sup>63</sup>

Trafikanalys konstaterar i sin måluppföljning att fordon i kollektivtrafiken på många håll har anpassats så att personer med funktionsnedsättning ska kunna göra allt fler av sina resor med kollektivtrafik. Data från Sveriges trafikhusvudmäns miljö- och fordonsdatabas Frida ger indikationer på att andelen fordon med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har vuxit de senaste åren (se tabell nedan). Trafikanalys betonar dock att det är svårt att dra säkra slutsatser utifrån dessa data.<sup>64</sup>

Tabell 4 Andel av samtliga kollektivtrafikfordon med vissa tillgänglighetsanpassningar (procent)

Anpassning	2008	2009	2010	2011
Låggolv	59,4	62,0	62,9	67,2
Ramp/lift	57,0	62,4	72,3	78,0
Rullstolsplats	71,5	73,5	77,0	82,0
Audiovisuellt hållplatsutrop	48,7	47,3	53,2	59,7

Källa: Trafikanalys, 2012a och Svensk Kollektivtrafik, Frida-databasen.

Trafikanalys pekar på att sambanden inte alltid är entydiga. Som exempel nämns att Göteborgs spårvägar i en utredning från 2009 har noterat att frekvensen av fall ökade i spårvagnar som byggdes om med låggolvsdel, bl.a. eftersom utrymmet för sittplatser minskade. Fler stående passagerare och ojämnheter i golvet (hela vagnarna fick inte låggolv) ökade risken för fall vid accelerationer och inbromsningar. Majoriteten av de skadade var 70 år eller äldre. Parallellt noterades en minskning av olyckor vid på- och avstigning. Trafikanalys konstaterar att införandet av låggolv ökade användbarheten men kanske på bekostnad av säkerheten för personer med funktionsnedsättning.

Det är inte bara fordonet som ska vara tillgängligt, även hållplatser och terminaler är en viktig del av resan. På Samtrafikens Stationsinfo finns uppgifter om läget på de större terminalerna i landet.

<sup>62</sup> 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).

<sup>63</sup> Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

<sup>64</sup> Trafikanalys, 2012a.

Trafikutskottet har vid olika tillfällen behandlat frågor om kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, senast våren 2011 och våren 2012.<sup>65</sup> 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 betänkande från våren 2012 förut-satte utskottet att arbetet med att öka tillgängligheten för personer med funk-tionsnedsättning fortskrider.

#### 4.4 Utformning av fordon och byggnader

Inom samtliga trafikslag finns regler för hur fordon och byggnader ska vara utformade för att de ska möjliggöra resor för personer med funktionsnedsätt-ning.<sup>66</sup> Som exempel kan nämnas att tillgängligheten i bussar främst regleras genom det så kallade bussdirektivet.<sup>67</sup> Direktivet innebär för svensk del att bussar av klass I och klass II, låggolvstyp berörs. Tillgänglighetsarbete drivs även genom det branschgemensamma arbetet Buss 2010 som leds av Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) och Svensk Kollektivtrafik tillsammans, och som utgör en avtalsbilaga till de branschgemensamma modellavtalen.<sup>68</sup>

#### 4.5 Ledsagning

##### *Järnvägstrafik*

År 2009 trädde en EU-förordning<sup>69</sup> i kraft som bl.a. reglerar personer med funktionsnedsättnings rätt och tillgänglighet till järnvägstrafiken. Förordning-  
en innebär att offentliga och privata aktörer är skyldiga att kostnadsfritt förse personer med funktionsnedsättning med lämplig typ av assistans, både om-bord 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 som resan består av och vilka järnvägsföretag som man ska resa med. I Sverige är det flera hu-vudmän som utför ledsagningen på stationerna. Trafikverket och Jernhusen samarbetade 2011 vid 124 anläggningar runt om i landet. Detta skedde även i samarbete med Riksfärdtjänsten som står för den praktiska ledsagningen. Ut-över dem har ett antal regionala huvudmän sina egna lösningar, t.ex. SL, Västtrafik, Skånetrafiken och Öresundståg. Ledsagaren hjälper till med att byta tåg, hitta rätt plats på tåget och följer efter resan med till en mötesplats.

Enligt Trafikanalys fungerade ledsagningen olika hos huvudmännen 2011 och samarbetet var inte fullt utbyggt. Det innebär å ena sidan att resenärer i viss mån kunde få bättre service än förordningen kräver, t.ex. bokning av tjänsten närmare avresan och assistans mellan olika trafikslag som tåg och

---

<sup>65</sup> Bet. 2010/11:TU13 och bet. 2011/12:TU5.

<sup>66</sup> Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.

<sup>67</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet.

<sup>68</sup> Webbplatsen [www.bussbranschen.se](http://www.bussbranschen.se).

<sup>69</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

buss. Å andra sidan kunde resenärer i strid med förordningen behöva boka ledsagning på mer än ett ställe, beroende på vilka delresor resan består av.<sup>70</sup>

#### *Flygresor*

En motsvarande EU-förordning finns sedan tidigare för flygresor.<sup>71</sup> I förordningen fastställs regler för skydd och assistans åt personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i samband med flygresor, både för att skydda dem mot diskriminering och se till att de får assistans. Enligt förordningen ska dessa personer ha samma möjligheter som andra medborgare att resa med flyg, oavsett om hindren beror på funktionsnedsättning, ålder eller andra faktorer. Personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet bör därför accepteras för transport och inte vägras transport på grund av sitt funktionshinder eller sitt rörelsehinder, utom när detta är motiverat av säkerhetsskäl och föreskrivs i lagstiftning. För att ge dem samma möjligheter att resa med flyg som andra medborgare, bör man med hjälp av den personal och den utrustning som är nödvändig på flygplatser och ombord på flygplan tillhandahålla assistans som fyller de berörda personernas särskilda behov. De berörda personerna bör få denna assistans utan några extra avgifter. Transportstyrelsen har tillsammans med andra utpekade myndigheter i EU deltagit i kommissionens utvecklingsarbete gällande denna förordning.<sup>72</sup>

#### *Annan ledsagning och ledsagarservice*

Här kan också nämnas att personer med funktionsnedsättning kan beviljas ledsagning respektive ledsagarservice enligt socialtjänstlagen och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade.<sup>73</sup>

### **4.6 Färdtjänst**

Färdtjänst är särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder. Det finns dels färdtjänst för kortare resor, dels riksfärdtjänst för längre resor över kommungränser.<sup>74</sup> 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

---

<sup>70</sup> Trafikanalys, 2012a.

<sup>71</sup> 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.

<sup>72</sup> Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.

<sup>73</sup> Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS, och socialtjänstlagen (2001:453), SoL.

<sup>74</sup> Lag (1997:736) om färdtjänst och lag (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.

villkoren för färdtjänst ser ut. Resenären får betala en del av resan själv och det allmänna står för resten.<sup>75</sup>

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.<sup>76</sup> 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.<sup>77</sup>

Riksdagen beslutade 2006 om en lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst.<sup>78</sup> Lagen var tillfällig och följde i allt väsentligt förslagen i Bilstödsutredningens betänkande.<sup>79</sup> Utredningens förslag var att kommunerna, som ett alternativ till färdtjänsten, borde ges möjlighet att erbjuda personer med funktionsnedsättning stöd till anpassning och inköp av ett fordon. Genom mobilitetsstödet skulle det bli möjligt att använda de resurser som används för färdtjänst på ett mer flexibelt sätt. Lagen angav att verksamhet endast fick bedrivas under tiden 1 juli 2007 till 30 juni 2010 av de kommuner som fått regeringens tillstånd. En utvärdering av resultatet gjordes av Trafikverket under 2010 vilket visade att det finns skäl att lägga fast reglerna om komplement till färdtjänst. Regeringen avser därför att se över behovet av regeländringar inom detta område.<sup>80</sup>

Trafikutskottet har vid olika tillfällen behandlat frågor om färdtjänst, senast våren 2011 och våren 2012.<sup>81</sup> Utskottet har med intresse tagit del av statistik från SKL som visar att antalet resor med färdtjänst har minskat under senare år till följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. I betänkandet från våren 2012 förutsatte utskottet att arbetet med att utveckla färdtjänsten fortskrider.

#### **4.7 Parkeringstillstånd för rörelsehindrade**

För rörelsehindrade personer kan utfärdas ett särskilt parkeringstillstånd. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd. Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ger bl.a. rätt att parkera på parkeringsplatser som genom lokala trafikföreskrifter

---

<sup>75</sup> Frågor om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst prövas av folkbokföringskommunen. Kommunen kan också överlåta sina uppgifter till trafikhuvudmannen i länet.

<sup>76</sup> Se bl.a. Trafikanalys, 2012a.

<sup>77</sup> Webbplatsen [www.skl.se](http://www.skl.se).

<sup>78</sup> Lag (2006:489) om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst.

<sup>79</sup> SOU 2005:26.

<sup>80</sup> Prop. 2012/13:1, utg.omr. 22.

<sup>81</sup> Bet. 2010/11:TU13 och bet. 2011/12:TU5.

reserverats för rörelsehindrade med parkeringstillstånd. Ett parkeringstillstånd ska gälla under viss tid, dock längst 3 år.<sup>82</sup>

En grupp med representanter från Socialdepartementet, Näringsdepartementet, Transportstyrelsen, SKL samt brukarorganisationerna arbetar med att se över tillämpningen av regelverket vad avser parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.<sup>83</sup>

#### **4.8 Uppföljning, utvärdering och tillsyn m.m.**

##### *Uppföljning och utvärdering*

Trafikanalys har till huvuduppgift att 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.<sup>84</sup> 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 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. Trafikanalys menar att otydligheten 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.<sup>85</sup>

Utifrån strategin för genomförandet av funktionshinderspolitiken har Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket getts i uppdrag att årligen lämna en samlad rapport över genomförda insatser, resultat och effekter samt en lägesbedömning.

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.<sup>86</sup> 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.

---

<sup>82</sup> Reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade återfinns i trafikförordningen (1998:1276) och i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:73) och allmänna råd. Dessa regler grundar sig på Europeiska unionens råds rekommendation av den 4 juni 1998 (98/376/EG) om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.

<sup>83</sup> Prop. 2012/13:1, utg.omr. 22.

<sup>84</sup> Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

<sup>85</sup> Trafikanalys, 2012a.

<sup>86</sup> Handisam, 2012.

### *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 vägtransportsystemet.<sup>87</sup>

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.

Konsumentverket har tillsynsansvaret för rättigheterna vad gäller ledsagning. Om en resenär anser att flygbolag, flygplatser eller tågforetag bryter mot reglerna om ledsagning kan de göra en anmälan till Konsumentverket. Enligt uppgift har Konsumentverket hittills enbart fått in enstaka anmälningar.<sup>88</sup>

## **5 Förslag till genomförande av huvudstudie**

### **5.1 Förslag till syfte och inriktning**

Trafikutskottets uppföljningsgrupp föreslår i denna förstudie att en fortsatt uppföljning i form av en huvudstudie genomförs av statens insatser för transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Syftet föreslås vara 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. Genomförda insatser och uppnådda resultat av insatserna analyseras i relation till de av riksdagen beslutade målen.

Uppföljningen inriktas 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?
- *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

---

<sup>87</sup> Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

<sup>88</sup> Handisam, 2012.

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?

## 5.2 Förslag till genomförande

Uppföljningsarbetet genomförs av trafikutskottets uppföljningsgrupp. Underlagen till gruppen tas fram av utvärderings- och forskningssekreteriatet vid utskottsavdelningen i nära samarbete med trafikutskottets kansli.

Uppföljningen görs genom dokumentstudier, intervjuer och skriftliga frågor till de olika aktörerna. Brukarperspektivet fångas genom kontakter med funktionshindersorganisationer.

Uppgifter tas in från tre län för att kunna redovisa exempel på hur arbetet bedrivs i olika delar av Sverige. I urvalet av län beaktas bl.a. geografisk spridning mellan olika delar av landet, att både storstadslän och landsbygdslän ingår samt att olika organisationstrukturer finns representerade. Gruppen föreslår att följande län ingår i uppföljningen:

- *Norbottens län* har ca 249 000 invånare och en befolkningstäthet på 2,6 invånare per km<sup>2</sup>. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, RKM, bildades den 1 januari 2012 som ett kommunalförbund, vars medlemmar är kommunerna och landstinget.<sup>89</sup> Länstrafiken i Norrbotten AB är huvudman för all kollektivtrafik med buss i Norrbotten och ägs till 50 procent av Norrbottens läns landsting och till 50 procent av länets kommuner. Trafiken sköts av ca 40 fristående trafikföretag, som har avtal med Länstrafiken. Länet ingår i Trafikverkets Region Nord. Sveriges femte största flygplats finns i länet (Luleå).
- *Västra Götalands län* har ca 1,6 miljoner invånare och en befolkningstäthet på 66,8 invånare per km<sup>2</sup>. Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och har bl.a. arbetat med en strategi för funktionshinderanpassning. Kollektivtrafiknämnden bedriver övergripande strategiskt arbete för kollektivtrafikens utveckling, i samverkan med kommunerna.<sup>90</sup> Västtrafik som ägs av regionen och planerar och upphandlar kollektivtrafiken på uppdrag av regionen är Sveriges näst största kollektivtrafikföretag. Det finns 22 000 hållplatser och 2 700 bussar, tåg, spårvagnar och båtar körs på entreprenad. Västtrafik har upphandlat Styröbolaget för båttrafiken över Göta älv och i Göteborgs södra skärgård. Länet ingår i Trafikverkets Region Väst.
- *Östergötlands län* har ca 433 000 invånare och en befolkningstäthet på 40,9 invånare per km<sup>2</sup>. Landstinget är kollektivtrafikmyndighet, vars myndighetsfunktion fullgörs av landstingets trafiknämnd. AB Östgötatrafik ägs från den 1 januari 2012 helt av landstinget och ansvarar för den dagliga driften av länets kollektivtrafik.<sup>91</sup> Länet ingår i Trafikverkets Region Öst. Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har sina huvudkontor i länet. Jernhusen äger och förvaltar centralstationerna i Linköping och Norrköping.

---

<sup>89</sup> Webbplatsen [www.rkmbd.se](http://www.rkmbd.se).

<sup>90</sup> Webbplatsen [www.vgregion.se](http://www.vgregion.se).

<sup>91</sup> Webbplatsen [www.lio.se](http://www.lio.se).

En genomgång görs av vilka insatser som görs i dessa län, vilket i möjligaste mån jämförs med målgruppens förtroende för och användning av kollektivtrafik i de olika länen. När det gäller samverkan beskrivs och analyseras frågan både från brukarnas och aktörernas synvinkel.

Exempel på aktörer som kan kontaktas i uppföljningen:

- Regeringskansliet: Näringsdepartementet, Socialdepartementet
- Statliga myndigheter: Transportstyrelsen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Trafikanalys, Handisam, Konsumentverket
- Statligt ägda bolag m.m.: SJ, Jernhusen, SAS, Samtrafiken
- Landsting, kommuner och trafikbolag i de tre länen, SKL
- Funktionshindervisorganisationer: HSO, Lika Unika, DHR
- Branschorganisationer: Svensk kollektivtrafik, Tågoperatörerna, BR.

Under uppföljningen avser uppföljningsgruppen även att genomföra ett studiebesök och/eller anordna en intern utfrågning av olika aktörer.

### 5.3 Förslag till avgränsningar

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

Förslaget bygger på att resultatet av uppföljningen ska kunna behandlas av utskottet i samband med höstens budgetberedning. Med utgångspunkt från den tid som finns till förfogande och de resurser som finns tillgängliga inom Riksdagsförvaltningen för att ta fram underlag till uppföljningen behöver uppföljningen avgränsas.

Det föreslås att uppföljningen inriktas på att belysa vilka insatser som görs för att öka tillgängligheten till kollektiva färdmedel, i första hand buss, tåg, flyg och båt. Detta innebär att frågor som rör t.ex. färdtjänst och parkeringstillstånd inte kommer att ingå i uppföljningen, även om de sannolikt något kan komma att beröras indirekt i förhållande till kollektiva färdmedel.

I uppföljningen föreslås att i första hand följande ingår:

- genomförande av fysiska åtgärder
- samarbete mellan olika aktörer
- insatser för att förbättra information i samband med resande.

Vidare föreslås att uppföljningen avgränsas till att avse inrikes resor. Dessutom föreslås att uppföljningen i första hand inriktas på ett begränsat antal funktionshinder: nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel.

De avgränsningar som föreslås innebär dock inte att ytterligare frågor som anknyter till de frågeställningar som tas upp i uppföljningen inte kan följas upp vid ett senare tillfälle om utskottet så önskar.

## 5.4 Förslag till preliminär tidsplan

<i>Tidpunkt</i>	<i>Aktivitet</i>
Januari 2013	Underlag för gruppens beslut om fortsatt inriktning på uppföljningen tas fram
Februari	<i>Möte med gruppen:</i> Redovisning av förstudie. Beslut om fortsatt inriktning på uppföljningens huvudstudie.
Februari	<i>Utskottssammanträde:</i> Föredragning av förstudien i utskottet som beslutar om eventuell fortsättning på uppföljningen.
Mars–maj	Inhämtande av underlag (dokumentstudier, intervjuer, skriftliga frågor)
Maj–juni	<i>Gruppen</i> deltar i eventuellt studiebesök och/eller intern utfrågning av intressenter
Maj–juni	<i>Eventuellt möte med gruppen:</i> Avstämning av hur arbetet fortlöper
Augusti–september	Framtagande av uppföljningsrapport
September	<i>Möte med gruppen:</i> Genomgång av iakttagelser
September	Myndigheters faktagranskning av rapportutkast
Oktober	<i>Möte med gruppen:</i> Genomgång av förslag till gruppens bedömningar
Oktober	Färdigställande av gruppens uppföljningsrapport
Oktober	<i>Möte med gruppen:</i> Gruppens beslut om rapporten
November	<i>Utskottssammanträde:</i> Föredragning av uppföljningen i utskottet som har möjlighet att behandla uppföljningens resultat, t.ex. i samband med budgetbetänkandet
December	Eventuellt riksdagsbeslut

## Referenser

### Riksdagstryck

- 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 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 2010/11:TU13 *Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor*
- Betänkande 2011/12:TU5 *Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor*
- 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 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 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.

- Ds 2008:23 *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.*
- Europarådet (2008): *Disability Action Plan 2006–2015.*
- European Committee for Standardization, CEN, European Committee for Electro-technical 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*
- Handisam (2012): *Hur är läget? Uppföljning av funktionshinderspolitiken 2012.*
- Landstinget i Östergötland (2012): *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2012–2020.*
- Landstingsrevisorerna Stockholms läns landsting (2012): *Ökad tillgänglighet – kan fler åka i kollektivtrafiken? Projekt rapport 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.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län (2012): *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län*.

Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar, RBU (2010): *... utom Eumma för hon fick stanna hemma*. Årsrapport 2010.

Riks-Stroke (2010): *Upplagd tillgänglighet till transportsystemet för personer med rörelsehinder*.

SOU 2005:26 *Mobil med bil – ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst*.

Svensk kollektivtrafik & Svenska bussbranschens riksförbund (2010): *Buss 2010 – Branschgemensamma funktionskrav på bussar*.

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.

Trafikanalys (2011a): *Transportsektorn i framtiden Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken*. PM 2011:8.

Trafikanalys (2011b): *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Rapport 2011:1.

Trafikanalys (2012): *Uppföljning av de transportpolitiska målen*. Rapport 2012:4.

Trafikanalys (2012b): *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2011*. Statistik 2012:17.

Trafikverket (2012): *2011 års uppföljning av Trafikverkets delmål avseende strategin för genomförande av funktionshinderspolitiken*. Dnr TRV2011/71899, 2012-03-08.

Västra Götalandsregionen, kollektivtrafiksekretariatet (2012): *Strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken*. Antagen av kollektivtrafiknämnden 2012-09-27.

### **Intervjuer, information, studiebesök m.m.**

Transportforum, Linköping den 9–10 januari 2013.

**Bilaga I Folkmängd och befolkningstäthet i Sveriges län**

Tabell 1:A Folkmängd i Sveriges län

<i>Län</i>	<i>Folkmängd (2012)</i>
<i>Län med över 1 miljon invånare</i>	
Stockholms län	2 123 337
Västra Götalands län	1 598 700
Skåne län	1 262 068
<i>Län mellan 0,25 och 1 miljon invånare</i>	
Östergötlands län	433 462
Uppsala län	341 465
Jönköpings län	338 907
Hallands län	303 850
Örebro län	282 868
Gävleborgs län	276 425
Dalarnas län	276 379
Södermanlands län	274 331
Värmlands län	273 113
Västerbottens län	260 044
Västmanlands län	256 059
<i>Län med under 0,25 miljon invånare</i>	
Norrbottnens län	248 548
Västernorrlands län	241 961
Kalmar län	233 341
Kronobergs län	185 695
Blekinge län	152 452
Jämtlands län	126 147
Gotlands län	57 296
<i>Summa</i>	<i>9 546 448</i>

Källa: Scb.

Tabell 1:B Befolkningstäthet i Sveriges län

<i>Län</i>	<i>Invånare per km<sup>2</sup> (2011)</i>
<i>Län med över 60 invånare per km<sup>2</sup></i>	
Stockholms län	320,5
Skåne län	114,2
Västra Götalands län	66,8
<i>Län mellan 20 och 60 invånare per km<sup>2</sup></i>	
Hallands län	55,6
Blekinge län	52,2
Västmanlands län	49,7
Södermanlands län	44,9
Uppsala län	41,3
Östergötlands län	40,9
Örebro län	33,1
Jönköpings län	32,4
Kronobergs län	21,9
Kalmar län	20,9
<i>Län med under 20 invånare per km<sup>2</sup></i>	
Gotlands län	18,3
Värmlands län	15,6
Gävleborgs län	15,2
Västernorrlands län	11,2
Dalarnas län	9,9
Västerbottens län	4,7
Jämtlands län	2,6
Norrbottnens län	2,6
<i>Hela riket</i>	<i>23,2</i>

Källa: Scb.