



2017-01-02

Ert dnr: 2016/04598/FST

s.registrator@regeringskansliet.se
s.fst@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

Remissvar angående En funktionshinderpolitik för ett jämlikt och hållbart samhälle

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Funktionshinderspolitiken berör hela samhället och omfattar alla politikområden. Ansvar för genomförandet vilar därför på aktörer på samhällets alla nivåer. Så inleder myndigheten för delaktighet den del av remisshandlingen som regeringen önskar synpunkter på. Svensk Kollektivtrafik som är branschorganisation för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, och för färdtjänst och sjukresor instämmer och är tacksamma för att vi också får svara på denna remiss, trots att vi inte finns med på sändlistan.

Nytt nationellt mål

Vi delar utredningens åsikt om behovet av ett nytt mål. När det gäller de föreslagna generella principerna ser vi inte att diskrimineringsgrunden kön ("Jämställdhet") bör behandlas annorlunda än de andra diskrimineringsgrunderna och bör därför inbegripas i principen "Respekt för olikheter".

Inriktning på arbetet

Att ha som inriktning att allt som skapas nytt är användbart för personer med funktionsnedsättningar med en inkluderande design är en bra utgångspunkt, men ibland kan anpassningar för en grupp funktionshinder bli kontraproduktivt för en annan grupp. Det finns en risk att man tvingas skapa lösningar som inte blir bra för flerparten av användarna. Det viktiga måste ju vara att personer med funktionshinder kan ta del av själva företeelsen utan väsentliga svårigheter. När det gäller anpassning av befintliga miljöer delar vi inte utredningens åsikt om "så att alla kan delta i och använda dem, oavsett funktionsförmåga". En hårdtolkning av denna skrivning kan tolkas så som att all kollektivtrafik ska göras tillgänglig för alla grupper av funktionsnedsatta oavsett funktionsnedsättningens grad. Detta kan vara ett mål men kommer inte vara möjligt. Det kommer fortsatt finnas behov av särskilt anpassade transporter för tex personer med behov av extra stöd och omsorg, funktionsnedsättningar i



2017-01-02

orienteringsförmåga eller i rörelseapparaten vilket hindrar en trygg förflyttning till och från närmsta hållplats.

Ansvars och finansieringsprinciper

En stor del av den samhällsorganiserade verksamheten har konkurrensutsatts. Vi saknar här en diskussion om hur det skapas lika villkor mellan offentliga och privata utövare vad det gäller ansvar och finansiering

Förslag 16 Länsstyrelserna

Vi saknar här ett resonemang om hur landsting som bildat region och därmed övertagit en del av länsstyrelsens uppgifter berörs av detta.

Kapitel 6 Transport

Beskrivningen av de funktionshindrades resande målas i väl mörka färger. Genom den nationella undersökningen AnBaro med 40 000 respondenter årligen och som täcker kring 80% av landets kommuner vad gäller färdtjänst och sjukresor vet vi att färdtjänst- och sjukreseresenärer inte är mer försenade än vad resenärer i den vanliga kollektivtrafiken är utan tvärtom, 90 av 100 resor kommer fram i tid, jämfört med 85 av 100 resor i den vanliga kollektivtrafiken.¹ Vi vet också att 9 av 10 av de tillfrågade är nöjda med sin senaste resa. Detta att jämföra med att 8 av 10 är nöjda med sin senaste resa i den allmänna kollektivtrafiken.

Förslag 22 – Effektmål

Lagen om färdtjänst, lagen om riksfärdtjänst och lag om resekostnadsersättning vid sjukresor är alla ramlagar vilket ger respektive huvudman stor frihet att reglera på vilket sätt stöd ges och rättigheternas och taxornas utformning. Detta är helt motstridigt det nationellt likriktande förslag till effektmål som här föreslås. Eftersom regeringen själva i sitt direktiv till utredning kring ovan rubricerade lagar tydligt skriver att man inte har för avsikt att ändra lagarnas ansvarsbegränsningar ser vi en målkonflikt med detta förslag om regeringen väljer att gå vidare med förslag 22.

Förslag 22 – Tillgänglighetsmål

Som beskrivs ovan så levereras en färdtjänst och sjukresor av god kvalitet. Hur många samhällsorganiserade tjänster levererar med 9 av 10 kunder nöjda eller mycket nöjda (betygen 4 och 5 på en 5-gradig skala)? Förseningarna är inte anmärkningsvärt stora utan snarare färre än i vanliga kollektivtrafiken. Orsaker som trafikolyckor, köer och halka försenar alla fordon oavsett om det är privatbilister eller taxifordon som är ute och åker.

Kollektivtrafiken i Sverige är till stora delar anpassad för flertalet större grupper med funktionsnedsättningar. 70% av bussarna är av låggolvstyp och 90% har ramp eller lift.² Fordonsutformning ligger på FN-nivå och där har Sverige liten möjlighet att påverka. Inom branschen arbetar vi med en gemensam standard vid upphandling "Buss 2014" för att ändå förbättra tillgängligheten där det är

¹ www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt/nyheter/dokument-2016/anbaro-arsrapport-2015_slutversion160303.pdf

² Fordonsdatabasen FRIDA, data avseende helåret 2016.



2017-01-02

möjligt, tex genom att kräva bättre kontrast, vissa mått på podestrar och avstånd mellan stolar för att underlätta för personer med funktionsnedsättningar. Ett motsvarande standarddokument finns för upphandling av fordon för färdtjänst och sjukresor kallas "Specialfordon 2014". Det kan nämnas av 9 av 10 av resenärerna i färdtjänst och sjukresor anser det är lätt att ta sig i och ur fordonet.

Vår bedömning är att det saknas ett hela-resan-perspektiv utifrån samhällets sida vad gäller den enskildes möjligheter att resa. Det är inte fordonen idag som är problemet utan vägen mellan dörren och hållplatsstolpen. Lokala och nationella aktörer i form av väghållare, fastighetsägare och ansvariga för snöröjning behöver ha klarare riktlinjer och ta tag i sitt ansvar för anpassningen. Annars kommer inte gjorda investeringar till användbarhet i fordon och resecentrum att nyttjas i den utsträckning som de faktiskt skulle kunna. Om Trafikverkets tilldelas en roll som samordnare måste man också säkerställa resurser och kompetens för att frågan ska kunna ha framgång. Bland de lagar som nämns för också nämns den EU reglering som handlar om tillgänglighetskrav på produkter och tjänster (tex biljettautomater, informationsappar etc) och kraven på en tillgänglighetsplan. Svensk Kollektivtrafik har ett flertal gånger lyft frågan om att det saknas definitioner på vad som avses med en "fullt tillgänglig bytespunkt" men också avsaknaden av utsett ansvar för "station manager" som finns reglerat i resenärsrättighetsförordningarna, men som man från svensk sida har duckat för att utse. Det är därför vällovligt att Myndigheten för delaktighet också identifierat denna brist.

Rubriken Ökad kvalitet i färdtjänsten

Vad gäller förseningar finns ovan redovisat hur det förhåller sig utifrån resenärernas samlade bedömningar i riket. Vad gäller kompetens så ser våra medlemmar så som upphandlande enheter det av yttersta vikt att just få kunna ställa sådana krav på förarna. En stor del av våra medlemmar har valt att gemensamma skapa ett utbildningspaket kallat "förarcertifiering" där frågor kring bemötande, kvalitet och service samt kunskap kring funktionsnedsättningar och särskilda behov. Dessa finns skräddarsydda både för bussförare och för förare i serviceresetrafiken.

Vi tror att detta ger resultat, i den tidigare refererade undersökningen AnBaro ger 93 % av resenärerna i färdtjänst och sjukresor betygen 4 eller 5 vad gäller förarens bemötande. 96 % ger motsvarande betyg både på frågorna kring förarens körstil och förmågan att hitta till adressen dit resan skulle gå. Det som är problematiskt är en hög omsättning på förare inom taxiyrket och att det finns en begynnande förarbrist. Förutom det är också avtalsstrukturen i branschen problematisk, de som svarar på samhällets upphandlingar är inte de bolag som taxiföraren är anställd i utan stora företagskonglomerat som i sin tur har taxiföretag som underentreprenörer, som i sin tur har taxiåkare som underentreprenörer som i vissa fall har anställda förare. Det är tidvis svårt att få direkt effekt i avtalskrav med så långa avtalskedjor.



2017-01-02

Rubriken Ett fortsatt arbete med att systematiskt åtgärda brister i tillgängligheten

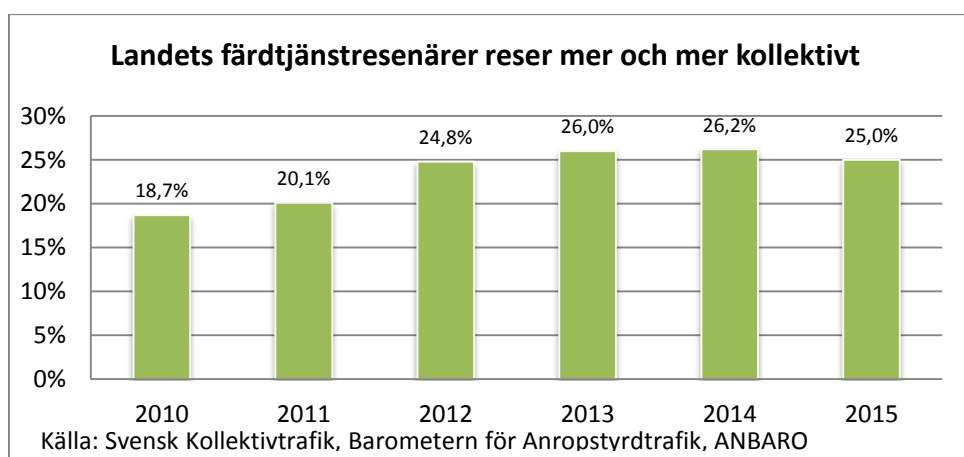
Svensk Kollektivtrafik vill å våra medlemmars vägnar understryka vikten av samverkan mellan olika parter och hoppas Trafikverket tar detta till sig i det fortsatta arbetet. Som branschorganisation kan vi gärna agera förmedlande om myndigheten har svårt att veta vem som man kontakta.

Vi vill mycket noga betona att den prioritering som Myndigheten för delaktighet föreslår att prioritera ett skolresestråk för snöröjning framför de stråk som har mest resenärer får allvarliga ekonomiska konsekvenser för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som i så fall måste betala ut förseningsersättning till alla drabbade pendlare. Istället för att ställa grupper mot varandra bör man försöka hitta lösningar som gynnar alla parter, tex bättre beredskap i snöröjningen, tydligare riktlinjer, effektivare upphandlingar som samordnar olika väghållares snöröjning tex kring ett resecentrum etc.

Uppföljning och forskning

Om myndigheten för delaktighet hade kontaktat branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik hade kanske en del av kunskapsluckorna kunnat fyllas igen. Både branschorganisationen och dess medlemmar är intresserade av att gjorda investeringar i ökad tillgänglighet används.

Det finns ett klart samband mellan ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken och ökat resande bland personer med väsentliga svårigheter att resa med kollektiva färdmedel (färdtjänstberättigade) i just kollektivtrafiken. På några år har andelen resenärer som reser i allmänna kollektivtrafiken ökat med 9 procentenheter. Om sambandet beror på de tillgänglighetsförbättringar som skett eller om det beror på att man i flera län och kommuner valt att kraftigt subventionera resandet i den allmänna kollektivtrafiken är dock inte klarlagt.





SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-01-02

Helena Leufstadius
VD