

Socialdepartementet
Enheten för socialtjänst och
funktionshinderspolitik
Christina Welander

Vår referens	Diarienummer
Tom Petersen	Utr 2021/68
Er referens	Datum
S2021/04731	2021-10-27

Tillgänglighetsdirektivet (SOU 2021:44)

Trafikanalys har anmodats att yttra sig om betänkandet och vill ge följande kommentarer och synpunkter. Vi kommenterar de delar av betänkandet som har betydelse för resandet med kollektivtrafik och flyg.

Sammanfattning

Den svenska tillämpningen av EU:s tillgänglighetsdirektiv kommer att innebära bättre tillgång till information om tillgängligheten i långväga kollektivtrafik, och bättre tillgänglighet på den information som finns. Förslaget kommer dock att ha en begränsad påverkan på tillgängligheten i den *regionala* kollektivtrafiken, som är viktigast för att utjämna skillnader i levnadsvillkor och öka deltagandet i samhällslivet. Utredningen har i lagens föreslagna titel och i konsekvensutredningen fokuserat på den digitala tillgängligheten, och därmed bortsett från den övergripande tillgängligheten för resenärer samt att informationen om resetjänster ska kunna förmedlas och uppfattas med flera sinnen.

Vad gäller tillsyn är det tillsynen av tjänster som är viktigast för kollektivtrafiken. Trafikanalys har tidigare sett att det saknas helhetsgrepp kring tillgänglighetsfrågorna i kollektivtrafiken, vilket leder till kunskapsluckor, reaktivt agerande och att frågor hamnar "mellan stolarna". Vi bedömer inte att tillsynen av kollektivtrafikens tillgänglighet skulle förbättras nämnvärt av förslaget.

Allmänna synpunkter

Kollektivtrafikens tillgänglighetsbarriärer

Vi ser inte att utredningen uppmärksammat Trafikanalys rapport om tillgänglighetsbarriärer och vill därför ge en kort bakgrundsbild från denna.¹ Utredningen uppskattar att 36 procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning, varav drygt 20 procent påverkas av förslagen.² Trafikanalys kom fram till liknande siffror. Personer med funktionsnedsättning gör betydligt färre resor än andra. Om vi bara tittar på dem med rörelsenedsättning över 40 år gör de cirka 25 procent färre resor än andra. Särskilt tydligt blir detta när det gäller kollektivtrafik, där personer med någon funktionsned-

¹ Trafikanalys Rapport 2019:3, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, www.trafa.se/kollektivtrafik/kartlaggning-av-funktionshinder-i-kollektivtrafiken-7636/

² Avsnitt 18.3 och bilaga 4

sättning bara gör hälften så många resor som andra. Men det finns många andra, mindre synliga och kanske skamfyllda funktionsnedsättningar som begränsar vardagen och resandet, vilket innebär mindre möjligheter att delta i både arbetslivet och i samhällslivet i stort. En ofta förbisedd och isolerad grupp är personer med mag-tarmproblem³, t.ex. efter cancerbehandling, som för med sig behov av fungerande offentliga toaletter under resan och ett informationsbehov om detta.

Resandet för personer med funktionsnedsättning ändras inte heller med tiden. Under perioden 1997–2017 låg exempelvis resandet med kollektivtrafik konstant för personer med rörelsenedsättning, medan det ökade med cirka 20 procent i den övriga befolkningen. På samma sätt låg kollektivtrafikens andel av resandet konstant i gruppen med rörelsehinder, men ökade bland övriga.⁴ Denna utveckling indikerar att kollektivtrafiken knappast upplevs som mer tillgänglig nu än för 20 år sedan bland dem som har rörelsenedsättning och har inte bidragit till något ökat resande bland dem.⁵ Om kollektivtrafikresandet ska kunna öka i framtiden måste tillgänglighetsfrågorna tas på ett större allvar än hittills.

Enligt den befolkningsenkät som genomfördes under regeringsuppdraget var det mest utbredda hindret, enligt alla resenärer, begränsade *möjligheter till flexibel och spontan service och information*, inklusive förmågan att hantera *trafikavvikelser och störningar*. För personer med funktionsnedsättning är det särskilt viktigt att inför beslut om att resa kunna förutsäga om den med rimlig sannolikhet kommer att leda till målet utan att kraven på olika former av anpassning upplevs som oöverstigliga. Eftersom förmågan till anpassning och flexibilitet är mer begränsad för denna grupp, blir den än mer känslig för avvikelser i trafiken, i intilliggande infrastruktur eller assistanstjänster. Det blir därför avgörande om det finns aktuell information om tillgängligheten i alla delar i reskedjan innan den företas, och även realtidsinformation om det händer något på vägen.

I Trafikanalys regeringsuppdrag sammanställdes även alla relevanta lagrum och ansvariga myndigheter, från lokal till regional, statlig och EU-övergripande nivå, gällande allt från fordon, infrastruktur, och tillgång på reseinformation till bebyggd miljö.⁶ Det är tydligt att det brister i samordningen mellan de inblandade myndigheterna, att frågor faller mellan stolarna och att det saknas ett resenärs- och hela-resan-perspektiv.

Betänkandets avgränsningar

Även om förslagen kommer att leda till vissa förbättringar i den långväga kollektivtrafiken, ser vi inte hur de i någon avgörande omfattning ska kunna avhjälpa bristerna i resenärernas vardag. I den regionala kollektivtrafiken, som utgör den övervägande delen av all kollektivtrafik, begränsar sig förslaget till att tillgänglighetsinformation om tjänsten ska tillhandahållas i tillgängliga format, och att självhjälpsterminaler ska vara tillgängliga.

³ Omkring 4 procent eller 350 000 personer 16–84 år har svåra mag-tarmbesvär, enligt folkhälsoenkäten HLV, http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/B_HLV/B_HLV_bFyshals_bbdFyshalsovrigt/hlv1_sjuaalld_px/table/tableViewLayout1/

⁴ Trafikanalys Rapport 2019:3, figur 3.3 och 3.4.

⁵ Skillnaden kan inte bero på färdtjänsten, eftersom denna också har minskat kraftigt i omfattning under samma period. En möjlig bidragande orsak kan vara den ökade tillgången till körkort och bil, speciellt bland äldre kvinnor.

⁶ Trafikanalys Rapport 2019:3, kap 4.

Vad gäller övriga tillgänglighetskrav hänvisas till webbtillgänglighetsdirektivet och till tillgänglighet för produkter. Utredningen fokuserar på den digitala tillgängligheten, inte på att möjliggöra resande.

Utfallet av regleringen kommer vidare helt och hållet att bero på ansvariga myndigheters sätt att närmare definiera de krav som ska ställas på informationens innehåll. Förutom att själva informationen om kollektivtrafiktjänsten ska vara tillgänglig till sitt format, måste själva informationens innehåll finnas till hands. I kollektivtrafiken är det enligt resultaten av vårt regeringsuppdrag sällan fallet. Kunskapen om hållplatsers och stationers tillgänglighetsstatus är bristfällig, och vad värre är brister även uppföljningen av eventuella åtgärder. Det går därmed inte att säga om anläggningen eller systemet blir mer eller mindre tillgänglig(t) med tiden, trots att stora resurser läggs på olika åtgärder av främst fysiska tillgänglighetsförbättringar.

Hittills har det inte utfärdats några föreskrifter om vilken information som ska finnas tillgänglig enligt lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, trots att behov ansetts föreligga. Konsumentverket lade ner mycket jobb på det för några år sedan men valde att lägga ned arbetet efter en remissrunda.⁷

Tillsyn

Tillsyn över kollektivtrafiksystemets funktion och tillgänglighet, inklusive angränsande byggnader och kringområden, reseplanering, biljettförsäljning och resenärsinformation, delas idag mellan Konsumentverket, Transportstyrelsen, länsstyrelser, kommuner, regeringen och internationella "anmälda organ" (notified bodies). Den mesta tillsyn som sker idag är reaktiv, dvs sker endast efter allmänhetens påtryckningar. Transportstyrelsen har nyligen givit ut en rapport som ytterligare pekar i den riktningen.⁸

Idag har Konsumentverket den viktigaste rollen som tillsynsmyndighet över kollektivtrafik och flyg, men för allmänheten verkar Diskrimineringsombudsmannen (DO) vara den instans man i första hand vänder sig till i tillgänglighetsfrågor. Vi tycker att det vore naturligt att regeringens expertmyndighet i funktionshinderfrågor Myndigheten för delaktighet (MfD) får ett större mandat i tillsynsfrågorna. Eftersom personer med funktionsnedsättningar kan antas representera de största behoven av tillgänglighetsåtgärder, kommer ett sådant fokus också att vara bra för övriga resenärer.

Detaljerade synpunkter

- Vi föreslår att ordet "digital" stryks i titeln till lagen. Mycket av den information om tjänster som direktivet reglerar kan visserligen till stor del förväntas förmedlas digitalt, men det finns också krav på att den ska lämnas så att den går att uppfatta med mer än ett sinne, presenteras på ett begripligt sätt och på sätt som användarna kan uppfatta. Det kan till exempel innebära utskrifter, punktskrift eller att kunna lämnas muntligen. Tillgängligheten i transportsektorn är inte i första hand digital.

⁷ Maja Lindstrand, Konsumentverket, epost 2021-10-20. Konsekvensutredning, dnr 2019/801:1

⁸ Transportstyrelsen Dnr TSJ 2019-3796, *Slutrapport – Förutsättningar för tillsyn enligt förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer*, 2020-02-06, https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/bilder/jarnvag/slutrapport_tillsyn_rattigheter_skyldigheter_tagresenarer.pdf

Tillgänglighetsinformation på produkter måste även till viss del tryckas på produkten eller förpackningen, om inte annat en hänvisning till digitala källor.

- Det är oklart varför definitionen av "regionaltransporter" ska ske genom en hänvisning till SERA-direktivet⁹. I den definitionen (som avser "regional trafik") saknas en definition av "region". Ett bättre alternativ är att anknyta till befintlig svensk lag och definitionen av *regional kollektivtrafik* enligt kollektivtrafiklagen, 6 §. En annan möjlighet är att använda avståndsgränsen 150 km för kollektivtrafiklinjer, som används i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, 4–5 §§.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Tom Petersen. I beredningen deltog även avdelningschef Per-Åke Vikman.

Mattias Viklund
Generaldirektör

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Se även Näringsdepartementets Ds 2014:21.