

# **Funktionsnedsatta och kollektivtrafik**

Hur fungerar lagen?



© Transportstyrelsen

Väg- och järnväg

Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2015-267

ISBN

Författare Viktoria Liss

Månad År September 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.



## Förord

Funktionsnedsatta och kollektivtrafik är en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning inom kollektivtrafikområdet. Rapporten samlar kunskap om och belyser vad som hänt på kollektivtrafikområdet vad gäller funktionsnedsatta. Iakttagelser i rapporten återförs till Transportstyrelsens tillsyn och övriga marknadsövervakning.

Författare till rapporten är Viktoria Liss. Ett stort tack riktas till alla som bidragit med kunskap till och synpunkter på rapporten.

Borlänge, mars 2017

StinaEklund  
Chef, sektion Omvärld

## Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>FUNKTIONSNEDSÄTTNING OCH FUNKTIONSHINDRAD</b> .....	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>LAGAR, FÖRORDNINGAR OCH UTREDNINGAR KRING FUNKTIONSNEDSÄTTNING OCH KOLLEKTIVTRAFIK</b> .....	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>KOLLEKTIVTRAFIKENS STATISTIK PÅ TILLGÄNGLIGHETSOMRÅDET</b> .	<b>14</b>
4.1	Funktionsnedsättning definieras olika .....	14
4.2	Hur många har en funktionsnedsättning och vilka är nedsättningarna? .....	15
4.3	FRIDA .....	17
4.3.1	FRIDA i siffror .....	18
4.3.2	Bussar .....	20
4.3.3	Fartyg .....	21
4.3.4	Personbil .....	22
4.3.5	Spårvagn .....	23
4.3.6	Tåg .....	24
4.4	Resvaneundersökningen (RVU) .....	25
4.5	2015 års uppföljning av kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheters arbete med tillgänglighet .....	25
4.6	Uppföljning av upplevd tillgänglighet .....	27
4.6.1	Rivkraft .....	27
4.6.2	Till vilken grad är Sveriges kollektivtrafik användbar för personer med funktionsnedsättning? .....	28
4.7	Slutliga kommentarer för statistiken. ....	29
<b>5</b>	<b>ARBETET ÄR INTE SAMORDNAT</b> .....	<b>30</b>
<b>6</b>	<b>SLUTLIGA KOMMENTARER</b> .....	<b>32</b>
	<b>LITTERATURFÖRTECKNING</b> .....	<b>34</b>



## 1 Inledning

Lagen (SFS 1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik säger att den som utövar kollektivtrafik ska se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. Vidare säger lagen att vid planering och genomförande av kollektivtrafik ska funktionshinderade särskilda behov beaktas. Dessutom ska de färdmedel som används så långt som möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder. I den tillhörande förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik (SFS 1980:398) anges att anpassningen ska ske i den takt och omfattning som bedöms vara skälig med hänsyn till syftet och till de tekniska och ekonomiska förutsättningar hos dem som utövar trafiken. Efter 1979 har lagstiftningen kompletterats med ytterligare lagar och förordningar som syftar till att stärka funktionsnedsattas rättigheter (likabehandling) i kollektivtrafiken. Lagstiftningen har dock inte förändrat handikaplagen utan kompletteringarna har skett inom andra lagar och förordningar, samt handlingsplaner.

Rapporten syftar till att i första hand belysa vad som hänt på kollektivtrafikområdet vad gäller de funktionsnedsatta och kommer att fokusera främst på lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. Vi kommer dock att belysa relevanta lagar och förordningar samt försöka ge en bild av intentionen bakom dem. Rapporten koncentreras runt kollektivtrafik och kommer inte att beröra den yttre miljön, såsom trottoarer, byggnader etc.

Rapporten inleds med ett kortare avsnitt som redogör för begreppen funktionsnedsättning och funktionshinder och en kortare historik kring begreppen. Därefter följer ett kapitel där relevanta lagar, förordningar och utredningar går igenom. Kapitel fyra beskriver statistik på området, som inleds med uppgifter om hur många människor i Sverige som räknas som funktionsnedsatta, och går sedan över till att rapportera om hur kollektivtrafiken är utformad i enlighet med lagen. Kapitel redogör även för andra undersökningar, såsom resvaneundersökningen (RVU), två undersökningar från Myndigheten för delaktighet och avslutas med en kort redogörelse för en undersökning som berör användbarheten av kollektivtrafiken. Kapitel fem sammanfattar ett urval av kritiska röster till samordningen av tillgänglighetsarbetet. Rapporten avslutas med en avslutande diskussion.

## 2 Funktionsnedsättning och funktionshindrad

Begreppen funktionsnedsättning och funktionshinder är inga exakt definierade begrepp utan kan definieras på olika sätt beroende på situation och användare. Olika aktörer gör olika bedömningar, beroende på deras egen verksamhet och uppdrag. Sverige har dock antagit *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning* och utifrån denna har Socialstyrelsen beslutat hur begreppen ska användas i ett handikappolitiskt perspektiv. Begreppet *funktionsnedsättning* fokuserar på *individen* och hans eller hennes nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga, och begreppet *funktionshinder* fokuserar på *hinder i omgivningen* som påverkar och begränsar människor med funktionsnedsättning. (Ds 2008:23) Tillgängligheten i omgivningen är således brännpunkten genom att om den är bristfällig hindrar det vissa människors möjlighet att leva sina liv fullt ut.<sup>1</sup>

Andemeningen i begreppen är emellertid inget nytt fenomen. I slutet på 1960-talet började handikapporganisationer i några länder med att formulera nya begrepp som antydde det nära samband mellan den begränsning som människor med funktionsnedsättning upplevde i den omgivande miljöns utformning och den attityd som fanns hos allmänheten. I Sverige presenterade Handikappförbundens Centralkommitté 1972 en formulering som sade att:

*”Handikapp är i stor utsträckning en följd av brister i samhället. Därför kan många handikapp elimineras. Det gör man genom att förändra samhället, För att förändra samhället måste man ha en målsättning.”* (Handikappförbundens Centralkommitté, 1972, s. 3)

1981 utropades till det internationella handikappåret av FN, som året efter resulterade i världsaktionsprogrammet för handikappade. I och med detta definierades handikapp som ett förhållande mellan människor med funktionsnedsättning och omgivningen. Sex år senare hölls FN:s expertmöte

---

<sup>1</sup> Som exempel på en liknande bedömning kan nämnas hur Arbetsförmedlingen (AF) använder begreppet i sin verksamhet. AF kombinerar begreppen *funktionsnedsättning* och *arbetsförmåga* i sina bedömningar vad gäller arbetsökande: funktionsnedsättning *som innebär* nedsatt arbetsförmåga. AF menar i sina bedömningar, att en funktionsnedsättning enbart är en nedsättning *om* den medför en nedsatt arbetsförmåga. Avsikten är att i vissa situationer kan en nedsättning vara en försvärande omständighet för (ibland specifika) arbeten, men i andra situationer behöver den inte vara det.



om handikappfrågor i Sverige, där mötet bland annat rekommenderade FN:s Generalförsamling att sammankalla till en särskild konferens vars uppgift var att ta fram ett utkast till en internationell konvention.

(Handikappförbundens samarbetsorgan, årtal okänt) Arbetet fortskred och vid slutet av 2006 antogs konventionen av FN. Sverige antog konventionen två år senare och den trädde i kraft i början på 2009. (Ds 2008:23) EU i sin tur antog FN-konventionen 2011 och samtliga EU-länder har undertecknat den. Fram till och med 2015 har alla länder förutom tre även antagit konventionen. De tre återstående länderna förbereder en ratificering. (Europeiska kommissionen, 2015) Fram till och med i december 2015 hade 160 länder runt om i världen ratificerat konventionen.

### 3 Lagar, förordningar och utredningar kring funktionsnedsättning och kollektivtrafik

I mitten på 1970-talet var den svenska befolkningen drygt 8 miljoner personer. (SCB, 1976) Samtidigt gjordes en bedömning att en person av åtta, eller ca en miljon människor, hade någon form av funktionsnedsättning som innebar svårigheter av varierande grad vid resa och förflyttning. Bedömningen gjordes i bland annat *Handikappanpassad kollektivtrafik* (SOU 1975:68) som även ligger till grund för lagstiftningen för handikappanpassad kollektivtrafik från 1979. I rapporten redovisas även vilka hinder som människor med olika funktionsnedsättningar upplever i trafikmiljön och vilka brister i färdmedlens utformning som hindrar dem att resa kollektivt i den utsträckning som de önskar. Bland rörelsebegränsade människor framfördes bland annat svårigheter att komma på och av färdmedlen. Bland annat angavs höga insteg och branta trappor, trånga utrymmen, nivåskillnader mellan gata och entré som hinder.<sup>2</sup>

*”Med hänsyn till kartlagda brister och mot bakgrund av det stora antal personer som skulle finna fördelar i en höjning av det kollektiva trafiksystemets standard finner utredningen det från samhällssynpunkt välmotiverat att anpassningsåtgärder vidtas som dels snarast möjligt rättar till vissa uppenbara brister, dels på sikt innebär en komforthöjning som stämmer väl överens med de allmänna strävandena att öka den kollektiva trafikens attraktivitet”* (SOU 1975:68, s. 16)

Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik utfärdades 1979 och den tillhörande förordningen kom året därpå. Lagen anger att den som utövar kollektivtrafik ska se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning.<sup>3</sup> Lagen säger vidare att de funktionsnedsattas särskilda behov ska beaktas vid planering och genomförande av kollektivtrafik, och att färdmedlen ska så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning. I den tillhörande förordningens 2 § står det:

*”Anpassningen skall ske i den takt och i den omfattning som bedöms skälig med hänsyn till syftet och till de tekniska och*

---

<sup>2</sup> Utredningen pekar även på vad t.ex. syn och hörselnedsatta personer saknade i kollektivtrafiken.

<sup>3</sup> I lagtexten används ordet funktionshinder, där det syftas på människan. Denna rapport använder så långt det är möjligt dagens definitioner. Citat återges dock genomgående exakt.

*ekonomiska förutsättningarna hos dem som utövar trafiken.”*  
(SFS 1980:398)

Tio år efter att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik kom gjordes en utvärdering av dåvarande Transportrådet. (SOU 1992:52) Enligt SOU-rapporten gjordes en jämförelse med det då rådande läget, med den målsättning som fanns när lagen stiftades. Transportrådet konstaterade att det under dessa tio år inte skett några större förbättringar. Bland annat angavs det att busshållplatser var för små för att bussar med rullstolslyftar på ett säkert sätt skulle kunna sätta av rullstolsburna passagerare. SOU-rapporten ansåg att en av paragraferna i lagen om handikappanpassad kollektivtrafik borde utgå. Rapporten menade att det inte finns skäl att efter tio års anpassningsarbete ha kvar skrivningar i lagen som anger att *”[...] handikappades särskilda behov skall beaktas så långt det är möjligt. Funktionshindrade personers behov skall självklart beaktas fullt ut och utan inskränkning”*. (SOU 1992:52, s. 252) Lagen ändrades till nuvarande lydelse. SOU-rapporten diskuterar även lagens skrivning, som anger att färdmedel så långt som det är möjligt ska vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning. I samband med detta, resonerar även rapporten kring de olika fordonens ålder och hur länge dessa förväntas finnas kvar i fordonsparken. Rapporten exemplifierar med både tåg och bussar och konstaterar att det skulle vara kostsamt att ändra befintliga fordon. SOU-rapporten ville däremot ställa ett generellt krav att när det var dags för ett fordonsbyte skulle de samtidigt utrustas enligt lagens skrivning, dvs. lämpade för resenärer med funktionshinder. De konstaterar genom resonemangen om fordonsbyten att bussar från 1995 års modeller skulle vara av antingen låggolvkaraktär med plant insteg eller vara försedda med rullstolslyft. Bedömningen gjordes därmed att rullstolsburna borde kunna färdas kollektivt i tätortstrafik från och med 1995 års modeller av bussar. (SOU 1992:52, ss. 253-254)

Den funktionshinderspolitik som förs i Sverige utgår ifrån FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Arbetet med konventionen inom FN inleddes redan 1989 på ett initiativ från Sverige, där syftet var att få till stånd internationella regler om rätt till delaktighet och jämlikhet för personer med funktionsnedsättning. Arbetet resulterade i ett antal standardregler för att säkerställa att människor (tillika medborgare) med funktionsnedsättning har samma rättigheter och skyldigheter som övriga medborgare i samhället. FN:s generalförsamling antog reglerna 1993.

Förutom de 22 standardreglerna gavs även konkreta förslag på hur ett land kan undanröja hinder för människor med funktionsnedsättning och därmed skapa ett tillgängligt samhälle. (Ds 2008:23) Två av reglerna säger att staterna aktivt bör öka medvetenheten i samhället om vilka rättigheter, behov och möjligheter människor med funktionsnedsättning har, vad de kan bidra med (regel 1), samt att staterna ska införa handlingsprogram som gör att den fysiska miljön blir tillgänglig och att se till att det finns tillgång till information och möjlighet till kommunikation (regel 5).<sup>4</sup> Sverige skrev under konventionen 2007.

År 2000 antog Riksdagen en nationell handlingsplan för handikappolitiken *Från patient till medborgare* (Prop. 1999/2000:79) där det bland annat sades att det borde ställas krav i upphandlingar på att färdmedel, trafik, infrastruktur, information och övrig service ska vara tillgängliga. Vidare sades det i propositionen att kollektivtrafiken borde vara tillgänglig för funktionsnedsatta senast år 2010.

De transportpolitiska mål som är gällande idag fastställdes av riksdagen 2009. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De två andra målen, funktionsmålet och hänsynsmålet, är jämbördiga och innefattar tillgänglighet respektive säkerhet, miljö och hälsa. Målen definieras genom ett antal preciseringar och den precisering som rör funktionsnedsatta lyder: ”Transportsystemet utformas så att det är användbart för *personer med funktionsnedsättning*.” (Prop. 2008/09:93, s. 18) Trafikanalys har ansvaret att följa upp och bedöma utvecklingen inom samtliga målområden och detta görs årligen. (Trafikanalys, 2015)

2010 kom betänkandet *Bortom allt fagert tal- om bristande tillgänglighet som diskriminering* (Ds 2010:20) som bland annat konstaterade att det planeras och byggs utan närmare hänsyn till människor med funktionsnedsättning. Betänkandet menade att problem byggs in istället för att byggas bort genom exempelvis onödiga trappsteg. Människor med funktionsnedsättning behandlas, enligt betänkandet, som ”särskilda”, medan den gängse normen bara betraktas som ”vanlig”. Vidare menar betänkandet att en mer tillgänglig kollektivtrafik innebär större möjligheter för personer med funktionsnedsättning att få eller kunna behålla ett arbete. Innebörden

---

<sup>4</sup> Övriga regler finns att läsa i prop. 1999/2000:79, bilaga 6.

blir därmed att en ökad tillgänglighet skulle kunna ha effekt på sysselsättningen, ”[...] inte minst i glesbygd där avstånden mellan olika arbetsplatser kan vara långa.” (Ds 2010:20, s. 252) Betänkandet påminner även om att bygglagstiftningen ställt krav på tillgänglighet i 40 år och att lagstiftningen för handikappanpassad kollektivtrafik funnits i 30 år. Det nämns även att dessa lagstiftningar i sin karaktär inte är några rättighetslagar. (Ds 2010:20, s. 73)

I den nya lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065), som trädde i kraft 2012, hänvisas det till lagen om handikappanpassad kollektivtrafik från 1979. Enligt förarbetena till kollektivtrafiklagen (Prop. 2009/10:200) redovisas bland annat att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik inte påverkas av den nya lagen om kollektivtrafik, och den blev därmed inte ändrad.<sup>5</sup> Ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken fördelas mellan landstinget och kommunerna i ett län med några undantag. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som bland annat är ålagda att upprätta regionala kollektivtrafikförsörjningsprogram. I dessa ska det finnas redovisningar av tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.

---

<sup>5</sup> Se vidare (Prop. 2009/10:200, s. 6) om vilka övriga lagar som påverkas.

## 4 Kollektivtrafikens statistik på tillgänglighetsområdet

De statistikkällor som används i denna rapport är baserade dels på olika typer av undersökningar, dels på uppgifter som finns för fordonsparken när det gäller kollektivtrafik. Vi inleder med en genomgång för den potentiella direkta efterfrågan, dvs. hur många i det svenska samhället som räknas som funktionsnedsatta och vilka funktionsnedsättningar som de har. Vi redovisar därefter kollektivtrafikens tillgänglighetsutbud, genom de uppgifter som finns disponibla för fordonsparken och dess utrustning. Dessa uppgifter hittar vi i den webbaserade databasen FRIDA som tillhandahålls via Svensk kollektivtrafik. (Svensk kollektivtrafik, 2016)

De undersökningar som denna rapport därefter kan referera till är dels Resvaneundersökningen (RVU), dels två undersökningar från Myndigheten för delaktighet. RVU undersöker hur mycket individer reser och på vilket sätt. Myndigheten för delaktighet genomför en kommunuppföljning, som är en enkätundersökning riktad till kommuner och landsting och deras tillgänglighetsarbete. Myndigheten genomför även en undersökning som mäter användbarheten. Undersökningen går även under benämningen Rivkraft och är en enkätundersökning riktad till gruppen funktionsnedsatta och hur de upplever exempelvis kollektivtrafiken. Slutligen redovisar vi preliminära resultat av en undersökning som Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen genomfört tillsammans som avser att mäta kollektivtrafikens användbarhet för funktionsnedsatta.

### 4.1 Funktionsnedsättning definieras olika

Socialstyrelsens definition lämnar utrymme för tolkning vad en funktionsnedsättning innefattar. Myndigheten för delaktighet (2015a) diskuterar problematiken om att precisera funktionsnedsatta som en homogen grupp. De menar att idag definieras personer med funktionsnedsättning på olika sätt, beroende på undersökning. De menar vidare att om en standarddefinition togs fram, skulle statistiken kunna bli mer korrekt för att få fram hur många, eller hur stora andelar, som respektive grupp representerar.

Myndigheten för delaktighet diskuterar vidare att statistiken kring funktionsnedsatta ofta görs genom urvalsundersökningar. En problematik som uppstår i undersökningar är att det kan krävas mycket stora urval om

det finns önskemål att kunna bryta ner statistiken till mindre beståndsdelar, till exempelvis den specifika funktionsnedsättningen. Om det finns önskningskrav eller krav på att dessutom kunna fördela statistiken på till exempel kön, ålder och geografisk fördelning, yrkesgrupp, födelseland etc krävs ännu större urval. Urvalsstorleken är därmed betydelsefull för att kunna få ett tillförlitligt resultat och ha en möjlighet att kunna dra några slutsatser om den (eller de) specifika gruppen (grupperna) och se om de skiljer sig åt jämfört med andra grupper eller befolkningen utan funktionsnedsättning.

Ytterligare ett problem som kan uppstå i samband med undersökningar är att det finns en stor flora av situationer och miljöer som hindrar människor på olika sätt. Dessa variationer i omgivningen kan även bidra till att göra det svårt att standardisera definitioner kring funktionsnedsatta.

(Myndigheten för delaktighet, 2015a)

#### 4.2 Hur många har en funktionsnedsättning och vilka är nedsättningarna?

Trots problematiken kring definitioner, måste olika typer av kriterier fastställas för att kunna mätas. Statistiska Centralbyrån (SCB) är en instans som genomför en mängd mätningar, bland annat genom olika urvalsundersökningar. I *Undersökningarna om levnadsförhållanden (ULF/SILC)* intervjuas människor som är 16 år eller äldre. Respondenter som svarar ja på minst en av de frågor som rör *nedsatt hörsel, syn eller rörelseförmåga, svåra besvär av astma, allergi, oro, ångslan eller ångest mm, eller andra hälsoproblem som begränsar aktivitet* räknas som funktionsnedsatt. Resultaten från 2008-2011 visade att nästan 2,5 miljoner människor i Sverige som var 16 år eller äldre beräknades ha någon form av funktionsnedsättning. Detta motsvarar 32 procent av befolkningen över 15 år. Något större andel kvinnor hade funktionsnedsättning jämfört med män: 34 respektive 30 procent. Det skiljer sig mellan åldersgrupper och generellt sett kan vi säga att andelen med funktionsnedsättning ökar med ålder. Bland de i den yngsta åldersgruppen, 16-29 år, hade ungefär 17 procent någon form av funktionsnedsättning och i gruppen som var 65 år eller mer var andelen jämnt fördelad mellan kvinnor och män och var knappt 55 procent. I den sistnämnda gruppen motsvarar detta 979 000 personer.

Den vanligaste funktionsnedsättning som finns med i materialet från ULF/SILC är nedsatt hörsel (17 procent). Därefter kommer rörelsenedsättning (7 procent) varav drygt hälften har hög grad av

rörelsenedsättning. Just andelarna människor med hörselnedsättning och nedsatt rörelseförmåga ökar markant när vi jämför den yngsta med den äldsta åldersgruppen. 35 procent hade hörselnedsättning och 21 procent med rörelsenedsättning, bland de som var 65 år eller mer. Omräknat till antalet personer rör det sig om drygt 1,3 miljoner människor i Sverige som hade hörselnedsättningar, varav 621 000 var 65 år eller mer. Undersökningen beräknade att 568 000 personer var rörelsenedsatta, varav två tredjedelar (eller 383 000) var 65 år eller äldre. I tabell 1 presenterar vi både antalet och andelarna av befolkningen som var 16 år eller äldre och som vid intervju tillfället hade någon typ av funktionsnedsättning. Tabellen visar fördelningen av funktionsnedsättningar och är även uppdelade i åldersgrupper. (SCB, 2016)

**Tabell 1.** Antal (i tusental) och andelar (i procent) funktionsnedsatta, 16 år eller äldre. 2008 – 2011.

FUNKTIONSNEDSÄTTNING	ÅLDER			
	16 +	16-29	16-64	65 +
Syn	297 (3,8)	·	143 (2,4)	154 (8,6)
Hörsel	1 350 (17,4)	100 (5,9)	729 (12,2)	621 (34,5)
Rörelse	568 (7,3)	·	185 (3,1)	383 (21,3)
- varav hög grad rörelse	340 (4,4)	·	71 (1,2)	269 (15,0)
Astma/allergi	321 (4,1)	84 (5,0)	262 (4,4)	59 (3,3)
Ängslan, oro, ångest	418 (5,4)	91 (5,4)	344 (5,8)	74 (4,1)
Hälsoproblem som begränsar aktivitet	728 (9,4)	52 (3,1)	428 (7,2)	300 (16,7)
Summa	2 483 (32,0)	287 (3,7)	1 504 (25,3)	979 (54,4)
- varav antal personer med minst två funktionsnedsättningar	808 (10,4)	60 (3,6)	427 (7,2)	381 (21,2)
Övriga	5 269	1 394	4 450	819
Total befolkning	7 752	1 681	5 954	1 798

Källa: Undersökningarna om levnadsförhållanden (ULF/SILC), (SCB, 2016)



Det som uppgifterna redovisar är i mer allmän form, dvs. uppgifterna redogör för hur många och hur stora andelar som har en funktionsnedsättning. Uppgifterna speglar inte hur många som upplever hinder. Det finns därmed en risk att vi skattar problematiken felaktigt. I den tidigare nämnda SOU-rapporten (SOU 1975:68), gjordes bedömningen att ca en miljon människor (eller ca 12-13 procent) hade någon form av funktionsnedsättning som innebar svårigheter av varierande grad vid resa och förflyttning. Mätningarna har skett på olika sätt och utifrån dessa två källor kan det vara svårbedömt att skatta storleken på den egentliga problematiken.

#### 4.3 FRIDA<sup>6</sup>

FRIDA är en webbaserad databas där Svensk kollektivtrafik (2016) samlar in uppgifter om kollektivtrafikens fordon. Syftet med FRIDA är att ge användarna möjlighet att sammanställa, visa och följa upp information som rör verksamhetens fordonspark. De uppgifter som finns tillgängligt via webben rör tillgänglighet, miljö och säkerhet, och är sammanställda på länsnivå och riksnivå.<sup>7</sup> Trafikanalys använder FRIDA som en del i bedömningarna om hur tillgängligheten förändras över tid. (Trafikanalys, 2015). Sveriges kommuner och landsting nyttjar även de vissa delar av FRIDA i sina rapporter. (Sveriges kommuner och landsting, 2015)

De uppgifter som finns i FRIDA rörande tillgänglighet är audiovisuellt utrop, låggolv, ramp/lift, rullstolsplats, barnvagnsplats, samt en sammanfattande variabel (tillgänglighetsanpassade fordon) som anger hur många fordon som är utrustade med tre av de ovannämnda tillgänglighetsaspekterna: audiovisuellt utrop, ramp eller lift och rullstolsplats. Informationen i FRIDA presenteras gruppvis, vilket innebär att det rapporteras hur många fordon av en viss kategori inom ett län som har exempelvis låggolv. Samtliga uppgifter visar enbart *att* respektive utrustning finns, men säger inget om funktionen, dvs. *hur* dessa upplevs av både människor med och utan behov av just den specifika utrustningen. Informationen säger heller inget om bussar med rullstolsplats *även* har ramp eller lift eller om det finns bussar med antingen det ena eller det andra. Det finns inga tillgängliga uppgifter om i vilken typ av trafik som fordonet avses att färdas i och kan därmed inte heller göra jämförelser, exempelvis mellan stadsbussar och bussar som

<sup>6</sup> Hela detta delkapitel är baserat på uppgifter från FRIDA (Svensk kollektivtrafik, 2016)

<sup>7</sup> Det verkar som om användarna har tillgång till en mer detaljerad nivå än den som presenteras på webben. En förfrågan om att få tillgång till data har gjorts via telefon, men det hänvisades till respektive region/trafikbolag/trafikhuvudman för en egen sammanställning.

färdas mer längs landsvägar, dvs. om det finns skillnader eller likheter mellan stad och landsbygd.<sup>8</sup>

#### 4.3.1 FRIDA i siffror<sup>9</sup>

I det webbaserade verktyg som finns tillgängligt för allmänheten finns information om tillgänglighet, miljö och säkerhet, och dessa uppgifter finns för åren 2011 - 2016.<sup>10</sup> På grund av tillförlitligheten presenteras siffror från 2013 - 2016 i denna rapport.

Statistiken är uppdelad mellan fordonstyperna bussar, bilar, fartyg, spårvagnar och tåg. Spårvagnar förekommer endast i två län, Östergötlands län och Västra Götalands län. Om Stockholms län benämner sina spårvagnar på annat sätt, eller om de spårvagnar som de facto rullar i Stockholm inte finns med i FRIDA, framgår inte.

Det totala antalet fordon som finns tillgängligt i statistiken var 14 400 stycken för år 2013. Till år 2016 hade dessa ökat till knappt 17 700 stycken. Förklaringen till den stora ökningen finns bland personbilar, som ökade markant mellan 2013 och 2014, från ungefär 4 000 till 7 000. Antalet bussar och antalet tåg ökade med 116 respektive 110 stycken mellan 2013 och 2016. Antalet spårvagnar var ungefär lika många alla de studerade åren, ca 290 stycken. Tabell 2 visar på det totala antalet fordon som finns med i det datamaterial vi har tillgång till i denna rapport.

---

<sup>8</sup> Den typen av mikrodata skulle troligen kunna samlas in från respektive huvudman. Ett sådant arbete är tidskrävande och har bedömts i denna rapport att det inte ryms inom avsedd tidsaspekt. Vissa gissningar skulle möjligen kunna göras utifrån länsvariabeln, men måttet skulle troligen bli mycket grovt och frågan är hur mycket information som det skulle tillföra till denna rapport.

<sup>9</sup> De uppgifter som används i denna rapport är de uppgifter som fanns tillgängliga i slutet på februari 2016.

<sup>10</sup> Enligt uppgifter från systemet har trafikbeställare rapporterat avvikelser i nyckeltalen för år 2011 och 2012 vilket innebär att uppgifterna inte är tillförlitliga. Vilka avvikelser som rapporterats in framgår inte, och därmed används inte några uppgifter från dessa år i denna rapport. Det framgår även en varningstext där det står att användaren av systemet måste observera att all data för föregående år eventuellt inte är inlagd i databasen ännu. Hur tillförlitliga uppgifterna är för 2016 framgår inte.

**Tabell 2.** Totalt antal kollektiva fordon, 2013 - 2016.

TRAFIKSLAG	ÅR			
	2013	2014	2015	2016
Buss	9715	9792	9871	9831
Fartyg	111	110	121	119
Personbil	4071	7134	7192	7168
Spårvagn	290	291	289	289
Tåg	181	304	293	291
<b>Totalt</b>	<b>14368</b>	<b>17631</b>	<b>17766</b>	<b>17698</b>

Källa: Svensk kollektivtrafik (2016)

Som tidigare nämnts så sammanfattar FRIDA tillgänglighet med tre av aspekterna: ramp eller lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Trafikanalys använder dessa tre och låggolv som några indikationer i den totala bedömningen om tillgänglighetens utveckling. (Trafikanalys, 2015) Vi har valt att redovisa dels alla uppgifter som finns i FRIDA, dels sammanfattande uppgifter. Vi inleder med de sammanfattande uppgifterna som används i FRIDA och redovisar därefter varje delresultat.

Utvecklingen under de studerade åren visar att tågen ökat sin tillgänglighet med hjälp av de tre aspekterna med elva procentenheter, och var i början på 2016 uppe i 95 procent. Även bussarnas tillgänglighet har ökat, från 73 till 78 procent. Fartyg och spårvagnar har i princip haft samma tillgänglighetsgrad under de studerade åren. En möjlig förklaring till de ökade andelarna bland bussar och tåg kan vara att det tillkommit fler och möjligen nya fordon. Det är även möjligt att tänka sig att en del av fordonsparken bytts ut. Det är även tänkbart att fordon extrautrustats och att det är det som vi ser i siffrorna. I vilken utsträckning som det ena eller det andra möjligen skett, vet vi inte. I

**tabell 3** presenterar vi de sammanfattande uppgifterna vad gäller tillgänglighetsanpassade fordon.

**Tabell 3.** Andelar (i procent) tillgänglighetsanpassade fordon (enligt definition i FRIDA). 2013 – 2016.

TRAFIKSLAG	ÅR			
	2013	2014	2015	2016
Buss	72,6	74,4	77,5	77,9
Fartyg	16,0	14,5	17,4	17,6
Personbil *	.	.	.	.
Spårvagn	58,3	58,4	58,1	58,1
Tåg	84	95,1	95,2	95,2
Alla fordon	70,3	71,2	74,1	74,6

Källa: Svensk kollektivtrafik (2016)

Not: \* Det finns inga uppgifter på audiovisuellt utrop i personbilar och skälen är troligen naturliga. När det gäller den sammanfattande tillgänglighetsaspekten som presenteras i FRIDA, faller personbilar bort på grund av att dessa saknar uppgifter om audiovisuellt utrop.

#### 4.3.2 Bussar

Medelåldern för bussar varierade något runt 5,5 år för de studerade åren.<sup>11</sup> Detta tyder på att fordonsparken förnyades under tiden och möjligheten att kunna anpassa de nya fordonen har därmed funnits. För 2013 var andelen bussar med låggolv 76 procent och fram till 2016 hade den andelen ökat till 80 procent. Bussar med ramp eller lift, och rullstolsplats ökade med knappt två procentenheter vardera. För 2016 var det ungefär 92 procent av bussarna som hade ramp eller lift, och 94 procent som hade rullstolsplats. Bussar med audiovisuellt utrop ökade från 75 procent till 79 procent mellan 2013 och 2016. Tabell 4 sammanfattar hur stora andelar (i procent) av bussarna som har en viss typ av utrustning.

<sup>11</sup> Det finns enbart uppgifter om medelålder för bussar och personbilar i FRIDA.

**Tabell 4.** Bussar och deras utrustning med avseende på tillgänglighet. Procent. 2013 – 2016.

BUSSAR	ÅR			
	2013	2014	2015	2016
Låggolv	75,9	78,3	79,8	80,0
Ramp/Lift	90,0	90,9	91,7	92,1
Rullstolsplats	92,2	93,1	93,8	94,0
Audiovisuellt utrop	74,4	76,2	78,9	79,3
Barnvagnsplats	91,4	91,4	91,4	91,8
Tillgänglighetsanpassade fordon	72,6	74,4	77,5	77,9
Antal bussar	9715	9792	9871	9831

Källa: Svensk kollektivtrafik (2016)

Sammantaget kan sägas att utvecklingen går åt det positiva hållet, men en reflektion är att mer än var femte buss saknade minst en av aspekterna ramp eller lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop i början av 2016. Ytterligare en reflektion är att andelen bussar med rullstolsplatser och andelen med ramp eller lift skiljer sig åt och att differensen är ungefär två procentenheter, eller ca 200 bussar, för alla de studerade åren. Innebörden är således att det fanns 200 bussar med rullstolsplats, men utan ramp eller lift att komma på fordonet.

#### 4.3.3 Fartyg

Som vi såg i

**tabell 3**, var andelen tillgänglighetsanpassade fartyg lågt, endast runt 17 procent. Orsaken till den låga andelen i den tillgänglighetsdefinition som används i FRIDA verkar vara att många fartyg saknar audiovisuellt utrop. Endast drygt ett av sex fartyg har den funktionen. Ungefär 68 procent av fartygen hade ramp eller lift, och 85 procent hade rullstolsplats. I tabell 5 finns en sammanfattning av hur stora andelarna var för fartygen och deras olika tillgänglighetsaspekter.

**Tabell 5.** Andelen (i procent) tillgänglighetsanpassade fartyg. 2013 – 2016.

FARTYG	ÅR			
	2013	2014	2015	2016
Låggolv	.	.	.	.
Ramp/Lift	68	69,1	69,4	68,1
Rullstolsplats	87,4	87,3	85,1	84,9
Audiovisuellt utrop	16,2	14,5	17,4	17,6
Barnvagnsplats	87,4	88,2	87,6	86,6
Tillgänglighetsanpassade fordon	16,2	14,5	17,4	17,6
Antal fartyg	111	110	121	119

Källa: Svensk kollektivtrafik (2016)

Om människor upplever att det är problem att fartyg inte har audiovisuellt utrop kan vi inte uttala oss om i denna rapport. Det är tänkbart att det sker utrop på andra sätt, exempelvis manuella, vilket skulle kunna vara likvärdigt för hörande personer.<sup>12</sup> Om detta sker och i sådana fall i vilken omfattning är inget som finns med i denna statistik.

#### 4.3.4 Personbil

I FRIDA presenteras tillgänglighet bland personbilar endast bland specialfordon. För 2013 var knappt var fjärde bil specialanpassad, enligt uppgifter från FRIDA. Fram till 2016 hade visserligen både det totala antalet personbilar och även antalet specialbilar ökat i antal, men andelsmässigt var andelen specialfordon betydligt lägre. 2016 var andelen specialfordon drygt 15 procent, eller drygt 1100 stycken.

Ungefär varannan av de specialanpassade personbilarna var utrustade med låggolv 2016. Nästan nio av tio hade ramp eller lift, och lika stor andel hade

<sup>12</sup> Ett manuellt utrop, genom exempelvis högtalare, hjälper troligen inte icke-hörande personer..

rullstolsplats. I tabell 6 presenteras andelarna av tillgänglighet för specialfordon.

**Tabell 6.** Tillgänglighetsanpassade (specialanpassade) personbilar. Procent. 2013 – 2015.

PERSONBILAR	ÅR			
	2013	2014	2015	2016
Låggolv	55,9	50,1	49,7	49,5
Ramp/Lift	55,9	50,1	49,7	88,0
Rullstolsplats	90,8	87,6	89,1	89,3
Antal specialfordon	987	1175	1150	1146
Antal personbilar	4071	7134	7192	7168

Källa: Svensk kollektivtrafik (2016)

#### 4.3.5 Spårvagn

Antalet spårvagnar har genom de studerade åren varierat med ett fåtal. Tillgänglighetsaspekterna har inte förändrats nämnvärt under de studerade åren. Runt 58 procent av alla spårvagnar uppfyller minst en av tillgänglighetsaspekterna. I tabell 7 ser vi hur spårvagnar och hur pass tillgängliga de anses vara med avseende på de olika aspekterna.

**Tabell 7.** Spårvagnar och deras tillgänglighet. Procent. 2013 – 2015.

SPÅRVAGNAR	ÅR			
	2013	2014	2015	2016
Låggolv	58,3	58,4	58,1	58,1
Ramp/Lift	58,0	58,4	58,1	58,1
Rullstolsplats	58,3	58,4	58,1	58,1
Audiovisuellt utrop	58,3	58,4	58,1	58,1
Barnvagnsplats	100	100	100	100
Tillgänglighetsanpassade fordon	58,3	58,4	58,1	58,1
Antal spårvagnar	290	291	289	289

Källa: Svenskt kollektivtrafik (2016)

#### 4.3.6 Tåg

Antalet tåg har ökat med 60 procent, eller från 181 till 291 tåg, mellan 2013 och 2016. Under 2013 var den totala tillgängligheten ungefär 85 procent. Det som ”drog ner” resultatet var att vissa tåg saknade audiovisuellt utrop, medan alla tåg hade ramp eller lift, och nästan alla hade rullstolsplats. Fram till 2016 hade både antalet tåg ökat, såväl som andelen tåg med rullstolsplats och audiovisuellt utrop. Rullstolsplatser fanns under 2016 på alla tåg, och audiovisuellt utrop fanns på 95 procent av alla tåg. I tabell 8 ser vi hur de olika aspekterna fördelade sig mellan 2013 och 2016.

**Tabell 8.** Andelen tåg med tillgänglighetsanpassning. Procent. 2013 – 2016.

TÅG	ÅR			
	2013	2014	2015	2016
Låggolv	.	.	.	.
Ramp/Lift	100	100	100	100
Rullstolsplats	98,9	100	100	100
Audiovisuellt utrop	85,1	95,1	95,2	95,2
Barnvagnsplats	100	100	100	100
Tillgänglighetsanpassade fordon	84	95,1	95,2	95,2
Antal tåg	181	304	293	291

Källa: Svensk kollektivtrafik (2016)

Trafikanalys, som ansvarar för uppföljning av de transportpolitiska målen, bygger sina bedömningar på ett antal indikatorer varav vissa är uppgifter från FRIDA. I bedömningarna ingår även om hållplatser och stationsområden har åtgärdats för personer med särskilda behov. De konstaterade att utvecklingen för 2014 gick i rätt riktning, om än långsamt, bland annat för att antalet fordon med anpassningar för människor med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. (Trafikanalys, 2015)



#### 4.4 Resvaneundersökningen (RVU)

Trafikanalys ansvarar även för resvaneundersökningar och genomför den nationella resvaneundersökningen (RVU). Den senaste RVU genomfördes mellan åren 2011 och 2014. Undersökningen ställer frågor som rör vardagliga förflyttningar, vilket även inkluderar längre resor. Undersökningen omfattar Sveriges befolkning i åldrarna mellan 6 och 84 år, och genomförs främst genom telefonintervjuer. Det samlas även in uppgifter om människors eventuella funktionsnedsättningar och annat bakgrundsmaterial om individerna som kan tänkas påverka möjligheten att resa. Resultaten visar att personer med funktionsnedsättning reser i mindre utsträckning och att den totala reslängden är kortare jämfört med övriga. Resvaneundersökningen visar även att personer med funktionsnedsättning använder allmän kollektivtrafik i lägre utsträckning än övriga. Människor med funktionsnedsättning använder skolskjuts, taxi och färdtjänst i högre utsträckning jämfört med övriga. (Myndigheten för delaktighet, 2015a) Den grupp bland människor med funktionsnedsättning som reser minst är de med rörelsenedsättning tätt följt av personer med synnedsättning. (Transportstyrelsen, 2016)

#### 4.5 2015 års uppföljning av kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheters arbete med tillgänglighet

På Myndigheten för delaktighets hemsida presenteras resultat för en årlig enkätundersökning som riktar sig till kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter och deras tillgänglighetsarbete. (<http://www.mfd.se/kommunuppfoljning/>)<sup>13</sup> Enkäten är frivillig att besvara. Uppföljningen omfattar sex områden, där transport är en.<sup>14</sup> Frågor som ställs rör bland annat om FN:s konvention används i arbetet med att öka tillgängligheten och användbarheten, om myndigheten har genomfört kompetenshöjande utbildningar inom området bland olika tjänstegrupper, hur samråd med funktionshindervisorganisationer görs etc. Resultaten baseras på att svaren i frågorna poängsätts från 0 till 3 och att slutresultatet beräknar den procentuella andelen av den totala potentiella maxpoängen.

Det län som fick högst resultat från 2016 års undersökning var Västra Götaland med 79 procent av maxpoäng. Stockholm var tvåa med 77 procent av maxpoäng. Det är inte helt enkelt att jämföra mellan länen, då flera län

<sup>13</sup> Resultaten återfinns även i Sveriges kommuner och landstings databas som finns tillgänglig på nätet, se [www.kolada.se](http://www.kolada.se).

<sup>14</sup> De övriga områdena är arbetsmarknad, utbildning, kultur, idrott och fysisk tillgänglighet.

inte verkar ha besvarat alla frågor. Det för med sig att resultaten blir låga och kan vara missvisande. Vi väljer dock att presentera resultaten från både 2015 och 2016 års undersökningar, se tabell 9.

**Tabell 9.** Tillgänglighet i kollektivtrafiken, länsvis. 2015 – 2016. Procent.

LÄN	PROCENT AV MAXPOÄNG	
	2015	2016
Blekinge	63	63
Dalarna	77	56
Gotland	29	33
Gävleborg	58	71
Halland	60	71
Jämtland	19	24
Jönköping	56	65
Kalmar	Ej svar	Ej svar
Kronoberg	31	Ej svar
Norrbottn	67	Ej svar
Skåne	63	58
Stockholm	71	77
Sörmland	67	69
Uppsala	6	48
Värmland	53	56
Västerbotten	52	61
Västernorrland	73	Ej svar
Västmanland	61	75
Västra Götaland	81	79
Örebro	Ej svar	Ej svar
Östergötland	Ej svar	76

Källa: Myndigheten för delaktighet (2015b)

#### 4.6 Uppföljning av upplevd tillgänglighet

Det finns företrädare för handikapprörelsen som anser att begreppet tillgänglighet ska användas tillsammans med ordet användbarhet. Som exempel nämns att det inte räcker att ha tillgång till tvättstugan när inte tvättmaskinen går att använda. Vissa förbund inom handikapprörelsen förordar dessutom begreppet *full delaktighet*, där de menar att tillgänglighet och användbarhet ska ses som förutsättningar för full delaktighet. (Handikapprörelsen samarbetsorgan, årtal okänt) I den här rapporten presenterar vi resultat från två undersökningar som undersöker upplevd tillgänglighet och användbarhet: *Rivkraft* och *Till vilken grad är Sveriges kollektivtrafik användbar för personer med funktionsnedsättning?*

##### 4.6.1 Rivkraft

Myndigheten för delaktighet genomför en undersökning regelbundet som går under benämningen Rivkraft. Rivkraft riktar sig till personer med funktionsnedsättning och ska mäta systematiskt hur enskilda individer upplever sina levnadsvillkor. Undersökningen ska även följa hur olika politiska insatser påverkar individernas vardag. Resultaten används för att komplettera annan offentlig statistik om livssituationen för funktionsnedsatta människor och är en del av regeringens strategi för funktionshinderspolitikens genomförande 2011-2016. Urvalet i undersökningen är baserat på att intresserade anmäler sig själva och får ett enkätunderlag att besvara mellan fyra och sex gånger per år. Det är således inget slumpmässigt urval och vi kan därmed inte vara säkra på att svaren är representativa för gruppen som helhet. Resultaten presenteras i en skrift *"Samlad uppföljning av funktionshinderspolitiken - Hur är läget?"* I den senaste rapporten från 2015, baserat på undersökningsmaterial från året innan, var antalet svarande drygt 1200 personer.

Resultaten visade i denna undersökning att 30 procent uppgav att de använde den allmänna kollektivtrafiken ofta. Närmare var femte (22 procent) angav däremot att de aldrig åker med allmän kollektivtrafik. Utav dessa uppgav sex av tio (vilket motsvarar ca 13 procent av alla svarande) att orsaken till att de aldrig åker kollektivt är brister i tillgängligheten och att det största problemet var att komma ombord på fordonen. Av de som använde sig av kollektivtrafiken sa nästan varannan att de skulle vilja resa oftare än vad de gör och kan. Om orsaken är tillgängligheten eller andra orsaker framgår inte. Trots att många upplever brister i tillgängligheten är det drygt sex av tio som är mycket eller ganska nöjda med kollektivtrafiken.

Det som de svarande uppger att kollektivtrafiken borde förbättra är tydligare och enklare information, enklare att köpa biljetter, bättre tillgänglighet på hållplatser, perronger och vid bytespunkter, bättre bemötande och slutligen bättre tillgänglighet på fordonen. (Myndigheten för delaktighet, 2015a)

#### 4.6.2 Till vilken grad är Sveriges kollektivtrafik användbar för personer med funktionsnedsättning?

Trafikanalys har, i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen genomfört en undersökning med syfte att besvara huvudfrågan *Till vilken grad är Sveriges kollektivtrafik användbar för personer med funktionsnedsättning?* Modellen som undersökningen är baserad på presenteras i Trafikanalys (2013). Undersökningen har genomförts under tre år och den slutgiltiga rapporten är planerad att presenteras av Trafikanalys under 2016. Vissa resultat finns och presenteras nedan.

Undersökningen har genomförts i storstadsregionerna och två medelstora landsortsstäder. Alla kollektiva trafikslag är inkluderade och nio grupper av funktionsnedsättningar är representerade.<sup>15</sup> Undersökningen har även genomförts i sju resmoment. Användbarheten i modellen definieras som index mellan 0 och 100 där 100 representerar full användbarhet. Indexen är viktade efter ett antal kriterier och skall vare sig jämföras med eller tolkas som procentsatser.

Resultatet för 2015 visar att det sammanvägda totalindexet för användbarheten var 48. I indexet ingår både regional och långväga kollektivtrafik där det regionala är dominerande, vilket speglar delindexen: 48 för den regionala och 69 för den långväga kollektivtrafiken. För enskilda trafikslag inom den regionala kollektivtrafiken visar tunnelbana och pendeltåg på de högsta värdena vad gäller användbarheten (ca 60). Lokalbana/spårväg kom upp i värden på ca 50. Buss och färja fick värden på ungefär 40 vardera. Det finns dock ingen signifikant skillnad mellan de olika trafikslagen och utifrån detta är det svårt att dra några stora slutsatser.

För de olika undersökta funktionsnedsättningarna visar de preliminära resultaten att personer med mag- och tarmsjukdom ger det högsta indexvärdet (ca 66). Det lägsta värdet gavs av personer med synnedsättning där användbarheten fick ett indexvärde på 31. De övriga funktionsnedsättningarna betygsatte användbarheten enligt: ADHD 54;

---

<sup>15</sup> De grupperingar som definierats i dessa undersökningar är hörselnedsättning/dövhet, astma/allergi, mage/tarm, rörelsenedsättning, synnedsättning/blindhet, utvecklingsstörning, ångest/oro, dyslexi och ADHD.

dyslexi 50; hörselnedsättning 46; ångest/oro 37; utvecklingsstörning 36; rörelsenedsättning 35 och astma/allergi 35. Även i dessa fall är konfidensintervallen stora, det vill säga att det finns stora osäkerheter och det är därmed inte självklart att värdena skiljer sig från varandra.

De sju resmomenten som undersökts var planering av resa, köp av biljett, station/hållplats, ombordstigning, ombord, byte och slutligen avstigning. Det högsta indexvärdet inom detta undersökningsområde som nåddes var planering av resa (92) och det lägsta var avstigning (13). De övriga resmomenten visar på indexvärden på under 50. (Transportstyrelsen, 2016)

#### 4.7 **Slutliga kommentarer för statistiken.**

I rapporten har vi presenterat olika sex källor av statistik och undersökningar där fem av dem belyser olika delar hur tillgängligheten ser ut. Undersökningarna är olika varandra i sin karaktär i och med att de mäter och presenterar sina resultat på olika sätt.

FRIDA visar att tillgänglighetsanpassningen av de kollektiva färdmedlen är på god väg, även om det återstår ett visst arbete. Myndigheten för delaktighet (2015) menar att orsaken till att fordonsflottan har blivit mer tillgänglig de senaste åren troligen är att fordon bytts ut och att de nya fordonen är mer tillgängliga. En bidragande orsak som de anger är att samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter ställde krav under 2014 på tillgänglighet och användbarhet när fordon upphandlades. Myndigheten för delaktighet anser att fordonens tillgänglighet kommer att öka i och med de nya kraven. De diskuterar vidare att den positiva utvecklingen kan ta ännu mer fart, men då krävs mer samordning av transportsystemets aktörer där riktlinjer kan tas fram, tydligare ansvar och där helhetsbilden kan säkerställas. Myndigheten anger även att den uppföljning som sker idag främst handlar om kvantiteter och omfattning, och att det saknas kvalitetsmått. Som exempel nämner de att uppföljning sker med exempelvis reslängd, men inget om upplevelsen av resan.

## 5 Arbetet är inte samordnat

Flera instanser konstaterar att tillgänglighetsarbetet är ett långsamt arbete som visserligen går åt rätt håll men inte är samordnat. *Trafikanalys* anger att lagstiftningens användbarhet för funktionsnedsatta i kollektivtrafiken inte är sammanhållen. De hänvisar vidare till andra experter på Trafikverket och SL som, enligt *Trafikanalys*, menar att lagstiftningen kan liknas vid ett icke heltäckande lapptäcke där vissa lagar härrör från organ på EU-nivå och vissa från rikstäckande organ. (*Trafikanalys*, 2013)

Ett liknande konstaterande görs av *Trafikutskottet*. De poängterar att det finns tydliga mål och regler för tillgängligheten inom transportsystemet. Trots detta uppnåddes inte målet att kollektivtrafiken skulle vara tillgänglig även för personer med funktionsnedsättning 2010. Målen har genom åren ändrats ett flertal gånger, bland annat genom att krav har sänkts samt flyttats fram i tiden och *Trafikutskottet* menar att detta inte är tillfredsställande. De skriver att en mängd insatser görs, men att arbetet i många delar är okoordinerat och att det återstår mycket att göra. Vidare poängterar *Trafikutskottet* att det inte finns någon myndighet som har ett övergripande ansvar på nationell nivå vilket gör att det inte är tydligt vem som ansvarar för samordningen av att transportsystemet blir tillgängligt för alla. Likaså saknas nationella riktlinjer för att åstadkomma ett tillgängligt transportsystem vilket medfört att olika aktörer agerar olika i olika kommuner eller regioner. De menar även att tillsynen inom området behöver stärkas och förtydligas, samt att rollfördelningen mellan myndigheter måste förtydligas.<sup>16</sup> Dessutom framhåller *Trafikutskottet* att det saknas sanktionsmöjligheter vid överträdelse av regelverken. (*Trafikutskottet*, 2013).

*Transportstyrelsen* menar även de att det råder en viss otydlighet i ansvars- och uppgiftsfördelningen mellan olika myndigheter<sup>17</sup>, men uppger samtidigt att detta har kompenseras av god vilja hos myndigheterna att föra arbetet framåt. De menar dock att det krävs en ökad tydlighet i myndigheternas uppdrag för att skapa ännu bättre förutsättningar till det fortsatta arbetet. (*Transportstyrelsen*, 2016)

Handikapprörelsen hänvisar till FN:s konvention och beskrivningen av begreppet *universell utformning*. Betydelsen är att utformningen av

---

<sup>16</sup> Denna rapport avser inte att gå in på detaljer i det som *Trafikutskottet* skriver, utan hänvisar läsare till *Trafikutskottets* rapport.

<sup>17</sup> De hänvisar till tre av transportområdets myndigheter: Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

produkter, tjänster, miljöer och program ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning. De anger att för att principen om universell utformning ska få fäste i samhället måste den genomsyra hela samhällsplaneringen. Handikapprörelsen vill komma bort från ett samhälle som bara agerar att ta fram särlösningar ”vid behov”. De menar att det blir dyrare för samhället när man inte planerar in för alla människor och hennes olikheter i samband med upprustningar och renoveringar (Handikappförbundens samarbetsorgan, 2013)

I Transportstyrelsen (2013), har en översyn av lagen om handikappanpassad kollektivtrafik gjorts, där syftet var att konsekvensutreda vad det skulle innebära att upphäva lagen. Översynen förelår ett antal förändringar i en mängd lagar, som de anser skulle kunna förstärka funktionsnedsattas situation på transportområdet. Liksom andra nämnda ovan menar Transportstyrelsen att ansvars- och uppgiftsområden inte är helt tydliga mellan olika myndigheter på transportområdet. De menar att lagen måste moderniseras och att myndigheternas uppdrag måste bli tydligare för att kunna ge bättre förutsättningar i det fortsatta arbetet. Bollen ligger för närvarande hos Näringsdepartementet. (se vidare i Transportstyrelsen, 2013, 2016)

## 6 Slutliga kommentarer

Det är i skrivandets stund över 35 år sedan lagen om handikappanpassad kollektivtrafik trädde i kraft. Den tillhörande förordningen kom ett år senare. Vi vill påminna om den andra paragrafen i förordningen:

*”Anpassningen skall 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.”*

Frågan är i vilken omfattning paragrafen har bidragit till att samhällets representanter kunnat hänvisa till ekonomiska förutsättningar för att kunna bortse från anpassningar av kollektivtrafiken. Ett exempel går att hitta i en artikel i Sundsvalls tidning (2014) där det gjordes en bedömning att det var för få funktionsnedsatta som åkte med bussarna i länet och att det därmed inte var värt kostnaden för anpassning. Det finns en risk att ett sådant resonemang, som ändå möjligen stöds av lagen, blir ett moment 22. Efterfrågan på tillgänglighetsanpassade kollektiva färdmedel upplevs i exemplet ovan som låg, men att förklaringen snarare kan handla om att de funktionsnedsatta undviker de kollektiva färdmedlen eftersom de upplever hinder. Genom att bygga, tillverka och upphandla med tillgänglighet och användbarhet som en del av projektet, kommer inte kostnadskrävande sÄrlösningar att krÄvas i samma omfattning. Att bygga för alla innebär dessutom att mångt fler människor än enbart de funktionsnedsatta får tillgång till, och därmed kan dra nytta av, tillgänglighetsanpassningarna.

Förordningens formulering lägger makten hos de som utövar och bestämmer om utbudet, angående bedömningen om vad som är skäligt. En annan maktfördelningsaspekt är att funktionsnedsatta deltar i lägre utsträckning i allmänna val och är underrepresenterade bland makthavare. Det kan därmed finnas en risk att just denna typ av frågor inte får en plats på agendan eller prioriteras ner. Möjligen kan maktfördelningen förändras något till funktionsnedsattas fördel i och med att diskrimineringslagen ändrades 2015. Ännu har inget mål avgjorts inom ramen för tillgänglighet och det återstår att se hur mycket den lagen kan påverka.

I lagen om kollektivtrafik ligger ansvaret på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att bestämma när i tiden som anpassningarna ska vara åtgärdade. Slutdatum sätts av de 21 olika regionala myndigheterna själva. Ett övergripande ansvar saknas alltså.



*”Det går inte att kompromissa bort handikapp. Det är sällan ett handikapp låter sig infinns i skälig omfattning” (Persson Bergvall & Sjöberg, 2012, s. 33)*

## Litteraturförteckning

- Ds 2008:23. *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.*
- Ds 2010:20. *Bortom allt fagert tal - om bristande tillgänglighet som diskriminering.* Stockholm.
- Europeiska kommissionen. (2015). *Tillgängligare produkter och tjänster för personer med funktionsnedsättning - förslag från kommissionen (Pressmeddelande).* Bryssel: EU-kommissionen.
- Handikappförbundens Centralkomité. (1972). *Ett samhälle för alla.* Promemoria.
- Handikappförbundens samarbetsorgan. (2013). *Vägen mot ett universellt utformat samhälle.* Sundbyberg: Handikappförbunden.
- Handikappförbundens samarbetsorgan. (årtal okänt). *FN standardregler.* Hämtat från Handikappförbundens samarbetsorgan, [www.hso.se](http://www.hso.se): <http://www.hso.se/Global/Arbete%20och%20f%C3%B6rs%C3%B6rjning/Nationella%20handlingplanen/FNs%20standardregler.pdf> den 8 oktober 2015
- Handikapprörelsen samarbetsorgan. (årtal okänt). *Handikapprörelsens syn på tillgänglighet, projekt tillgänglighetsgranskning.*
- Myndigheten för delaktighet. (2015a). *Samlad uppföljning av funktionshinderspolitiken. Hur är läget?* Sundbyberg: Myndigheten för delaktighet.
- Myndigheten för delaktighet. (2015b). *Uppföljning, Kommunuppföljning.* Hämtat från <http://www.mfd.se/kommunuppfoljning/transport> den 22 mars 2016
- Persson Bergvall, I., & Sjöberg, M. (2012). *Årtal - ur handikaphistorien.* HandikappHistoriska Föreningen.

- Prop. 1999/2000:79. *Från patient till medborgare - en nationell handlingsplan för handikappolitiken.*
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter.*
- Prop. 2009/10:200. (2010). *Ny kollektivtrafiklag.*
- SCB. (1976). *Folkmängd 31 dec 1975.* Stockholm: Statistiska centralbyrån.
- SCB. (2016). *Undersökningarna om levnadsförhållanden (ULF/SILC).*  
Hämtat från [www.scb.se](http://www.scb.se) mars 2016
- SFS 1979:558. *Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik.*
- SFS 1980:398. *Förordning om handikappanpassad kollektivtrafik.*
- SFS 2010:1065. *Lagen om kollektivtrafik.*
- SOU 1975:68. *Handikappanpassad kollektivtrafik.*
- SOU 1992:52. *Ett samhälle för alla - Handikapputredningens slutbetänkande.*
- Sundsvalls tidning (2014), Hämtat från [www.st.nu](http://www.st.nu):  
<http://www.st.nu/medelpad/sundsvall/for-fa-som-aker-for-att-det-ska-vara-vart-kostnaden> den 9 juni 2016
- Svensk kollektivtrafik. (2016). Hämtat från  
<http://frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm> februari 2016
- Sveriges kommuner och landsting. (2015). *Öppna jämförelser, Kollektivtrafik 2015.*
- Trafikanalys. (2013). *PM 2013:5 Modell för kontinuerlig uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning.* Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2015). *Uppföljning av de transportpolitiska målen. Rapport 2015:7.* Stockholm: Trafikanalys.

Trafikutskottet. (2013). *Hela resan hela året!- En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. 2013/14:RFR5, Stockholm.

Transportstyrelsen. (2016). *Funktionshinderspolitiken 2011-2016. Rapportering 2016 samt slutlig resultatredovisning*, TSG 2015-1753. Norrköping, Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen. (2013). *Översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik, Utredningsuppdrag*. TSG 2012-95. Norrköping, Transportstyrelsen.