

Datum
2007-10-25

Diarienummer
F07-12715/SA40

Annan beteckning

Antal bilagor

Förslag till framtida ledsagning på stationer och bytespunkter

Remiss



Expertstöd
Rapport
2007-10-25



Innehåll

INLEDNING	4
Nuläge.....	5
Framtida system - en kort beskrivning av förslaget.....	6
TJÄNSTENS UTFORMNING	8
Organisation	8
Vem kan få ledsagning.....	10
Var ska ledsagning erbjudas	10
Vilken service kan kunden förvänta sig.....	11
Hur ska man boka ledsagningen	12
Hur kvalitetssäkras systemet.....	13
Finansiering	14
Hur ska ledsagningen betalas.....	14
Hur många kommer att använda ledsagningen	14
Vad kommer systemet att kosta	16
Lagstiftning	17
SLUTORD	21

Inledning

Banverket och Vägverket har i regeringsuppdrag om ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, benämnt KOLLframåt, fått ett utpekat uppdrag om att föreslå "hur ett system för ledsagning av funktionshindrade personer mellan anslutande trafikslag på stationer skall byggas upp och finansieras.". I regeringsuppdraget finns fem utpekade delområden för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft:

- Delområde A Samordning av system för information, bokning och biljetthantering
- Delområde B Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter
- Delområde C Kraftsamling för en användbar kollektivtrafik för funktionshindrade
- Delområde D Kvalitet i kollektivtrafiken
- Delområde E Kollektivtrafik i gles- och landsbygd

Detta uppdrag är en del i delområde B och C. I uppdraget sägs att en utvald del av kollektivtrafiken skall göras användbar för, i ett första steg, personer med nedsatt rörelse eller orienteringsförmåga. Alla delar som infrastruktur, fordon, information, service och bemötande skall fungera. Uppdraget har ursprungligen haft fokus på stora och medelstora stationer och bytespunkter. Under arbetets gång har det dock framkommit synpunkter på att alla stationer och bytespunkter bör ingå, varför detta har arbetats in i förslaget. Det finns idag en rad olika typer av ledsagning, där samhället på olika sätt ger personligt stöd till personer med nedsatt rörlighet. Det här uppdraget inkluderar dock inte dessa typer av ledsagning, så som ledsagning enligt LSS eller ledsagning kopplat till färdtjänsten. Ledsagning på stationer och bytespunkter ska fungera som ett stöd för personer som i huvudsak klarar sitt dagliga liv på egen hand, men som behöver stöd för att överbrygga de svårigheter som uppkommer under en ordinarie kollektivtrafikresa.

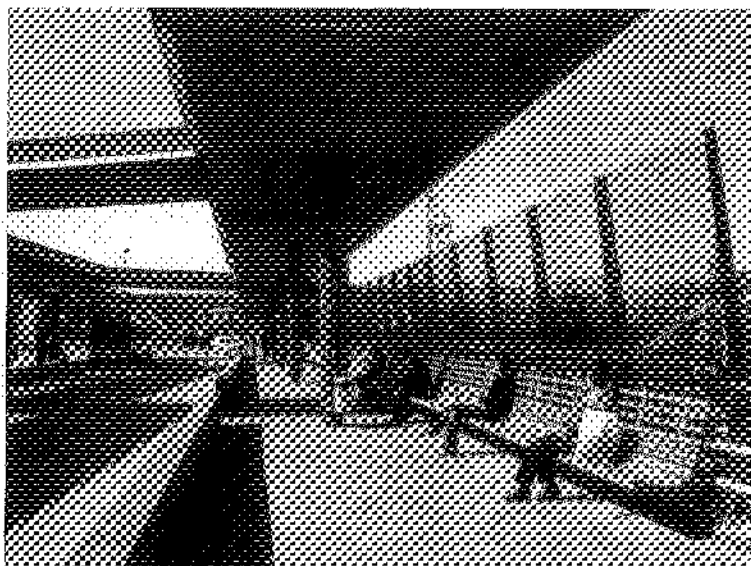


Bild. Mölndals resecentrum Foto: Banverket

I handlingsprogrammet betonas att utformningen av kollektivtrafiken ska utgå från två perspektiv, dels kundperspektivet och dels perspektivet regional utveckling med inriktning på tillväxt. Med kundperspektivet som ledstjärna presenteras här ett förslag till hur ett framtida ledsagningsystem kan se ut. Grunderna i förslaget har utformats i dialog med dagens brukare och utförare. Inledningsvis genomfördes en enkät till brukarorganisationerna där deras representanter gavs möjlighet att beskriva både dagens system och vilken syn man har på ett framtida system. Banverket och Vägverket har sedan uppdragit åt Tyréns AB att genomföra djupintervjuer och diskussionsforum med utförarorganisationerna. Ett tiotal aktörer har intervjuats per telefon och en inledande diskussion med utförarorganisationerna genomfördes den 27 september 2007. Med insamlad kunskap som grund har sedan ett preliminärt förslag tagits fram. Förslaget har därefter redovisats och diskuterats vid ett seminarium för brukare och utförare i Jönköping den 11 oktober 2007. Synpunkterna från seminariet har nu arbetats in och följande förslag går ut på en bred remiss för att ge möjlighet till förankring och ytterligare synpunkter. Hela arbetet med KOLLframåt ska redovisas till regeringen i slutet av december 2007.

Nuläge

Sverige har redan idag en rad olika system för ledsagning inom kollektivtrafiken. Flyget har sedan många år ett väl utbyggt system för ledsagning på flygplatserna, med ledsagning från incheckning och vidare i systemet. Berörda parter inom flyget arbetar för att utöka systemet så att det också ska gälla från och till en rad mötespunkter utanför terminalbyggnaderna. Innehållet i och utformning av ledsagningstjänsten styrs idag av en EU-förordning, Förordning (1107/2006) om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Inom den markbundna kollektivtrafiken har det också under många år funnits möjlighet till ledsagning. Det har dock inte funnits något enhetligt system utan det har varit upp till varje entreprenör och trafik huvudman att genomföra ledsagningen efter egna förutsättningar. Olika modeller används därför inom olika organisationer, några har ledsagning endast för synskadade medan andra har ledsagning för alla som anser sig ha behov av tjänsten ledsagning. För järnvägstrafiken har en förordning med regler liknande de som finns för flyget tagits fram inom EU. Förordningen har fastställts under hösten 2007 och träder i kraft hösten 2009. EU diskuterar också att genomföra en liknande förordning för bussbranschen framöver.

SJ AB har ett väl utbyggt system för ledsagning kopplat till sina transporter. De har inte gjort några begränsningar i vilka som ges möjlighet att använda systemet, utan systemet är öppet för alla som anser sig ha behov av ledsagning. Beställningen måste dock göras senast 24 timmar innan resan. I Stockholmsområdet har SL ett system, där de erbjuder ledsagning på de nio mest trafikerade bytespunkterna med mer än ett trafikslag. Även här är det upp till de enskilda personerna att bedöma om man har behov av ledsagningen, i dagsläget är det dock i huvudsak synskadade som använder sig av tjänsten. Ledsagningen måste beställas en timma innan man ska använda sig av den. I Skåne har Skånetrafiken ledsagning på regionens tio största stationer. Ledsagningen är bara tillgänglig för synskadade och måste beställas fyra timmar i förväg. I Västra Götalandsregionen har Västtrafik ledsagning med personal från kundtjänst vid Göteborgs C och med taxi på ytterligare fem platser. De har precis satt igång med ett försök med "ambulerande" ledsagning, där man under dagtid ska kunna beställa ledsagning inom en timme för kollektivtrafiknätet i hela Göteborgs stad. Resvärdarna som genomför ledsagningen åker i normalfallet med på spårvagnarna längs en av huvudlinjerna, vid en beställning lämnar man resvärdsuppgiften och åker till beställd mötesplats. Även mindre tågoperatörer och trafik huvudmän erbjuder ledsagning vid behov.

Att dagens ledsagning sköts olika hos respektive entreprenör/trafikhuvudman, innebär att man idag måste känna till en rad olika telefonnummer och förbokningstider mm för att kunna boka ledsagning på olika orter. Organisationernas olika rutiner för vem som är berättigad till ledsagning, möjligheterna till att få bekräftelse på att ledsagningen är beställd mm, gör det svårt för den enskilde resenären att använda sig av systemet. Svårigheterna blir så betydande att flera sannolikt avstår från att försöka använda systemet. Väljer man att ändå använda sig av systemet uppstår problem när man byter mellan olika operatörer eller trafikslag. Att en operatör har ett fungerande system hjälper inte om det sedan inte fungerar hos nästa. Flera vittnar om att man själv eller någon i sin närhet har blivit strandsatt när man just ska byta mellan olika organisationers fordon. Flera av de medverkande har påpekat dessa brister och betonar att kollektivtrafiken måste kvalitetssäkras för att i framtiden kunna locka fler kunder.

Framtida system - en kort beskrivning av förslaget

Ett framtida system bör syfta till att göra resan så enkel som möjlig för alla resenärer. Det är därför viktigt att försöka skapa tillgängliga och användbara stationer och bytespunkter, där man i så stor utsträckning som möjligt klarar sig själv. Trots en hög ambition om att genomföra fysiska åtgärder kommer det ändå finnas ett fortsatt behov av ledsagning. Osäkerhet om var ifrån man ska åka och hur lång tid det tar att ta sig till den nya platsen, tillsammans med ytterligare faktorer gör att resenärer känner behovet av ledsagning för att våga genomföra resan. I vissa fall kan det vara dagsformen som avgör om man behöver ledsagning eller inte. En bra dag orkar man ta sig fram mellan fordonen på egen hand, men andra dagar har man inte tillräcklig fysisk ork för att klara sig själv. I andra fall är mängden människor på bytespunkten avgörande, i rusningstrafik kan det t ex vara för många människor på plattformen så att man inte klarar att orientera sig. För de personer som aldrig varit på en särskild bytespunkt tidigare kan ledsagningen utgöra det extra stöd som behövs för att kunna hinna byta mellan två fordon inom rimlig bytestid.

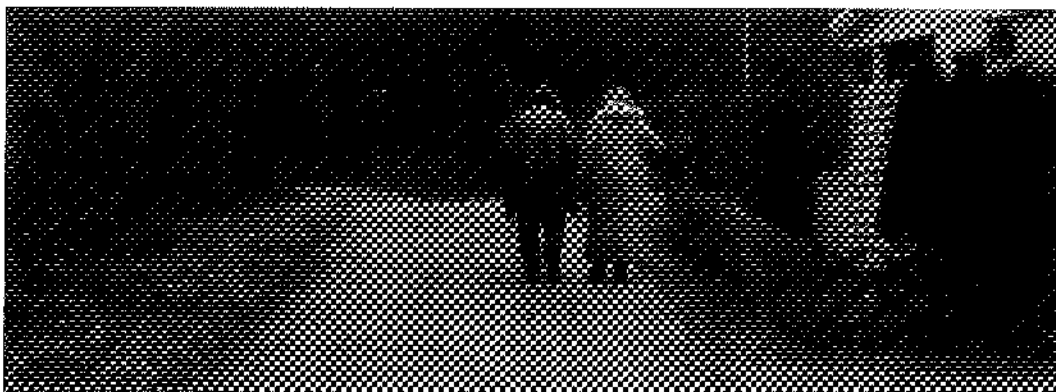


Bild. Ibland avgör dagsformen om man orkar göra resan på egen hand. Foto: Oscar Grönvall, Tyréns AB.

Ledsagningstjänsten bör erbjudas alla som själva upplever sig ha behov av tjänsten. Även om ledsagningsfunktionen fungerar på ett bra sätt, är det en tjänst som i huvudsak endast är attraktiv för de personer som har ett funktionshinder och därigenom ha behov av tjänsten. Tjänsten bör bekostas av hela resenärskollektivet. Tjänsten bör vara tillgänglig på samtliga stationer och bytespunkter i landet. Den huvudsakliga tjänsten för ledsagning är att ledsaga resenären från en förutbestämd mötespunkt till och ombord på fordonet, vid byte mellan två fordon och slutligen av fordonet och till en förutbestämd mötespunkt. Under själva resan bör ombordpersonal tillhandahålla service som motsvarar den service som övriga resenärer har

tillgång till. För att resan ska kunna genomföras bör också vissa extra tjänster kunna ingå som en kostnadsfri del i ledsagningen efter beställning. Den personal som genomför ledsagningarna bör ha genomgått utbildning om bemötande och funktionshinderades förutsättningar, för att kunna genomföra ledsagningarna på ett bra sätt.

Ett framtida system bör utformas så att det finns samma grundförutsättningar över hela landet, med en viss lägsta kvalitetsnivå. För att undvika att varje enskild trafik huvudman och entreprenör fortsatt ska ha helt skilda system föreslås att en övergripande organisation ges ansvaret att samordna ett framtida system. Detta uppdrag ges förslagsvis till en av landets trafikmyndigheter. Ansvarig organisation föreslås upphandla en gemensam beställningscentral för samtliga ledsagningar. Beställningscentralen bör samordnas med de rikstäckande biljettbeställningssystem som utreds parallellt med denna utredning. Organisationen bör även ansvara för upphandling av själva ledsagningstjänsten. Med varierande förutsättningar runt om i landet är det rimligt att anta att utförarorganisationerna kommer att se olika ut i olika delar av landet. Som resenär är det trots detta viktigt att man upplever att det är ett enhetligt system, vilket gör att gemensamma grundförutsättningar bör gälla för ledsagningsuppdragen. Organisationen bör ges i uppdrag att detaljformulera förutsättningarna.

Beställningen av ledsagning bör kunna genomföras via en webbaserad biljett- och ledsagningstjänst eller genom det gemensamma telefonnummer som planeras för beställning av själva resan inom KOLLframåts delområde A. Resan bör också kunna beställas via de lokala beställningsformerna, men administrationen bör gå via den rikstäckande organisationen för att säkerställa en enhetlig administration. Man bör redan från början skapa rutiner för att kunna få bekräftelser på att ledsagningen är beställd och att ledsagaren som ska utföra resan fått uppdraget. Förbeställningstiden av tjänsten bör vara max 24 timmar innan avresa. I större städer med stora stationer och bytespunkter bör man kunna ha särskilda system med 1-2 timmars förbeställning för resor inom städerna. Detta bör då framgå av den samlade informationen för ledsagningen.

Tjänstens utformning

I inledningen har förslaget till framtida system redovisats i korthet. Nedan beskrivs förslaget mer ingående, likaså diskuteras kostnadsbilden och finansieringsform samt lagstiftningen på området. Under varje rubrik finns ett inledande stycke som i korthet beskriver vad som föreslås.

Organisation

Nedan föreslås att en rikstäckande organisation har ett samlat ansvar för ledsagnings-tjänsten. Rikstrafiken förordas få detta ansvar utifrån dagens förordningar där Rikstrafiken har ett utpekat samordnande ansvar för handikappanpassningen i kollektivtrafiken. Förslaget måste dock samordnas med övriga beslut som genomförs inom kollektivtrafik-området under den närmaste tiden.

Dagens ledsagning sköts olika hos respektive trafik huvudman och entreprenör, vilket gör att den enskilde resenären måste ha en stor kunskap om kollektivtrafiksystemet för att kunna utnyttja servicen. I ett framtida system bör det finnas en riksövergripande organisation som ansvarar för ledsagningen. Denna organisation bör rimligen samordnas med dem som har ansvar för en gemensam beställningsfunktion för biljetter som planeras för beställning av själva resan inom KOLL-framåts delområde A. Aktörer som föreslås för ledsagningsansvaret är i första hand någon av de statliga myndigheterna Vägverket, Banverket eller Rikstrafiken. Men även andra aktörer har nämnts i diskussionen där ibland Jernhusen och Samtrafiken. Även den planerade Transportstyrelsen har nämnts som en tänkbar myndighet.

I EU-förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (artikel 3 punkt 5) ger man järnvägsföretag och stationsförvaltare ansvaret för ledsagningen. Vem som är stationsförvaltare är i dagsläget inte klarlagt utan utreds inför ett politiskt beslut. Den som ska utföra ledsagningen finns definierad i järnvägens TSD-dokument (Tekniska specifikationer för driftkompatibilitet) och är järnvägsföretaget, infrastrukturförvaltaren eller tredje part.

Ansvarig organisation bör ansvara för att upphandla själva ledsagningstjänsten. Man bör i denna upphandling vara öppen för olika lokala lösningar, där man kan tänka sig att ledsagningen ingår som en del i en stationsvärdstjänst på vissa platser medan det på andra platser utförs av en lokal entreprenör som en av flera uppgifter inom en bredare verksamhet, exempelvis taxi, städbolag eller kioskverksamhet.



Bild. På mindre stationer utförs ledsagningen lämpligen av en lokal entreprenör som en av flera uppgifter inom t ex taxi, städbolag eller kioskverksamhet. Foto: Anki Ingelström, Banverket.

Ansvar för samordning av att kollektivtrafik ska vara tillgänglig för alla ligger enligt Förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik på *Rikstrafiken*. Samordningen sker idag i huvudsak direkt mellan trafikverken, varför Rikstrafikens roll inte varit så stor på senare tid. Trots detta bedöms Rikstrafiken som en naturlig kandidat för detta uppdrag. Rikstrafiken har med sitt utpekade ansvar bäst möjligheter att samordna ledsagningen mellan samtliga trafikslag, vidare har man bra erfarenhet av att handla upp tjänster inom kollektivtrafikområdet. Rikstrafiken är den enda trafikmyndigheten idag som inte har ett operativt ansvar för den fysiska miljön, vilket gör att man mer fristående kan se till resenärsperspektivet utan att påverkas av myndighetens andra åtagande.

Vägverket och Banverket är bland annat genom KOLLframåt aktiva organisationer för att skapa användbara system inom kollektivtrafiken. Myndigheterna skulle i kraft av storlek och kompetens kunna vara naturliga för att ansvara för ett framtida ledsagningsystem. Båda aktörerna har idag väl förankrade nätverk med trafikhuvudmännen. Vidare har man ett väl fungerande samarbete i många frågor, vilket i sig ger goda förutsättningar för att driva en framtida verksamhet.

Jernhusen förvaltar idag en fjärdedel av landets stationsbyggnader, spritt över stora delar av landet och är därigenom en stor aktör inom den fysiska utformningen av våra bytespunkter. Hade Jernhusen haft ansvaret för alla stationer skulle man kunna tänka sig ett övergripande ansvar för hela ledsagnings tjänsten, men där är vi inte idag. Jernhusen planerar snarare att minska sin andel stationsfastigheter/byggnader runt om i landet. Däremot är Jernhusen en naturlig aktör för att tillhandahålla den praktiska ledsagnings tjänsten ute på respektive station, som en del i en stationsvärdstjänst.

Samtrafiken är idag en frivillig samarbetsorganisation för landets trafikhuvudmän och operatörer. Samtrafiken har sedan länge arbetat med att samordna information mellan medlemsorganisationerna, genom bland annat Resplus.se. Samtrafiken är också aktiv i arbetet med att ta fram ett nationellt biljettbokningssystem, vilket är en del av KOLLframåts delprojekt A och som också regleras i Förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Samtrafiken skulle i sin samordnande roll tänkas vara den som ansvarar för ett ledsagnings system, men mera troligt är att Samtrafiken även fortsatt är en naturlig samarbetspartner som kan medverka i arbetet och driva sina medlemsorganisationers talan.

Den planerade myndigheten *Transportstyrelsen* har också nämnts som en tänkbar myndighet för uppdraget. Beroende på vilka uppgifter som myndigheten kommer att få, är det kanske en framtida naturlig myndighet för dessa frågor. Då verksamheten fortfarande är på planeringsstadiet och inte har en fungerande verksamhet i dagsläget, bör en i dag aktiv organisation ha det inledande ansvaret för att sjsätta en framtida ledsagningsorganisation.

I detta enskilda uppdrag bedöms Rikstrafiken vara den mest naturliga organisationen för att ansvara för ett framtida ledsagnings system, följt av Banverket och Vägverket som har sektorsansvar för respektive trafikområde. Frågan bör dock utredas i ett större perspektiv, där det även tas hänsyn till vem som utpekats som ansvarig för en biljettbeställningsfunktion och också vem/vilka som utpekats ansvariga för landets stationsförvaltning. En större översyn av lagstiftningen inom hela kollektivtrafikområdet planeras som en uppföljning av propositionen, Moderna transporter (Prop. 2005/06:160). I väntan på denna översyn bör frågan tilldelas en ansvarig myndighet. Viktigast är inte vem utan att en myndighet/organisation får ett rikstäckande ansvar för ledsagningen.

Vem kan få ledsagning

Nedan föreslås att alla som anser sig ha behov av ledsagning ska kunna få ledsagning.

Idag utförs ledsagning av enskilda trafikhuvudmän och entreprenörer. Olika modeller används inom olika organisationer, där några har ledsagning endast för synskadade medan andra har ledsagning för alla som anser sig ha behov av ledsagning. I ett framtida system bör det genomgående vara så att *alla som anser sig ha behov av ledsagning* ska kunna få ledsagning. Att utesluta någon grupp går stick i stäv med arbetet för ett jämlikt samhälle för alla. Ett förfaringsätt med legitimering av ledsagningsberättigade skulle förvisso hindra resenärer från att missbruka systemet, men det skulle också göra systemet svåränvändbart och oattraktivt. Kostnaden för legitimering skulle vida överstiga de kostnader som kan uppstå på grund av att någon enstaka person "utnyttjar" systemet. Risken för missbruk är dessutom väldigt liten eftersom ledsagningsproceduren innebär ett besvär som man endast använder sig av om man verkligen behöver hjälpen. Detta bekräftas bland annat av Västtrafik, som hade farhågor om att man skulle se ett missbruk av tjänsten, men kan idag konstatera att detta missbruk helt uteblivit.

Var ska ledsagning erbjudas

Ledsagning bör ske på både stora som små stationer och bytespunkter. Gemensamma riktlinjer ska finnas för samtliga platser. Vem som genomför uppdragen avgörs av förutsättningarna på platsen.

I dagsläget håller Västtrafik t ex på att starta upp verksamhet med ambulerande ledsagning i centrala Göteborg, där resenären kan få ledsagning på vilken station som helst, med en timmas förbokning. I Skåne har Skånetrafiken ledsagning med hjälp av taxibolag som beställs för uppgiften. På mindre stationer och bytespunkter erbjuder inte de båda trafikhuvudmännen någon ledsagning i dagsläget. För att få ett fungerande system bör ledsagning ske på både stora som små stationer och bytespunkter. Vem som sedan genomför uppdraget får bero på vilka förutsättningar som finns på platsen. En utgångspunkt är att man på stora stationer bör utforma ledsagningen som en av flera arbetsuppgifter inom en tjänst som stationsvärd eller liknande, medan man på mindre bytespunkter har tjänsten som en av flera arbetsuppgifter för t ex en närbelägen kiosk, ett städbolag eller det lokala taxibolaget.



Bild. Hållplatsvärd – med uppdrag att ledsaga. Foto: Oscar Grönvall, Tyréns AB.

Tjänsten bör upphandlas med gemensamma riktlinjer, men bör också kunna anpassas till lokala förutsättningar. På sikt är förhoppningen att fysiska åtgärder ska göra så att ledsagningen behövs i mindre utsträckning. Banverket och Vägverket har idag ett utpekad nät där de i första hand kommer att genomföra fysiska åtgärder. På mindre stationer och bytespunkter kommer dessa åtgärder dröja längre, vilket innebär att behovet av ledsagning kan vara större på dessa platser. Detta understryker ytterligare behovet av att ledsagningen ska erbjudas på både stora och små stationer och bytespunkter.

Vilken service kan kunden förvänta sig

Ledsagarservicen bör innebära att resenären ledsagas från en förutbestämd mötespunkt till och ombord fordonet, vid byte mellan två fordon samt slutligen av fordonet och till en förutbestämd mötespunkt. Vid behov bör man också kunna få hjälp med biljetthantering, normalt bagage, att hitta en toalett och vid långresor också erbjuda hundrastplats för ledarhund om bytestiden möjliggör detta.

Den huvudsakliga tjänsten för ledsagning är att ledsaga resenären från en förutbestämd mötespunkt till och ombord fordonet, vid byte mellan två fordon samt slutligen av fordonet och till en förutbestämd mötespunkt. Under själva resan bör ombordpersonal tillhandahålla service som motsvarar den service som övriga resenärer har tillgång till. För att resan ska kunna genomföras bör också vissa extra tjänster kunna ingå:

- ✘ Hjälp att köpa/hämta ut biljett i de fall detta inte gjorts i samband med beställningen av ledsagningen.
- ✘ Hjälp med normalt resbagage. För att säkerställa arbetsmiljöförhållande och resenärernas rätt att ha med bagage bör normalt bagage preciseras i ledsagningsbestämmelserna.
- ✘ Hjälp att hitta toalett före och efter resan bör också ingå i åtagandet, likaså att informera om var eventuell toalett finns ombord på fordonet.
- ✘ I ledsagningen ska däremot inte hjälp inne på toaletten ingå. Behövs hjälp på en i övrigt tillgänglig toalett bör detta föranleda behov av ledsagning enligt socialtjänstlagen, vilket innebär att man också bör ha med egen ledsagare hemifrån.
- ✘ I ledsagningen bör också ingå att kunna erbjuda ledsagning vid rastning av ledarhund till en i omgivningarna lämplig plats, efter särskild beställning om bytestiden möjliggör detta. Denna service bör i första hand erbjudas i samband med långresor.
- ✘ En extra service kan vara att man efter överenskommelse på plats hinner med att köpa något i en närliggande kiosk. Denna service bör dock ses som en service som avgörs från tillfälle till tillfälle.

I de diskussioner som förts med utförarna vill man göra en klar distinktion mellan ledsagning på bytespunkterna och den service som kan erbjudas under själva färden. På bytespunkterna utförs servicen av någon som ska vara kvar på platsen medan servicen på fordonen genomförs av ombordpersonal och kommer att ha väldigt olika innehåll beroende på om det är ett fjärrtåg med restaurangvagn eller en regionalbuss.

Inom luftfarten ges barn möjlighet till ledsagning från en flygplats till en annan. Inom tåg och busstrafiken är ett liknade system svårare, eftersom tåg och bussar har flera stopp längs vägen och det inte finns någon som i dagsläget kan ha en garanterad tillsyn av barnet under resan. I detta specialfall bör man inom ett framtida ledsagningssystem erbjuda ledsagningen på stationerna och bytespunkterna, men det bör vara upp till varje operatör att erbjuda

garanterad tillsyn på fordonen. Det är sedan upp till målsmannen att avgöra om barnet är tillräckligt resvant för att kunna genomföra resan eller inte.

I inledningen av genomförd studie har frågan om extratjänster utöver ovan redovisade ledsagning diskuterats. Sådana tjänster kan vara att operatörerna garanterar barnpassning på tågen eller att man kan få hjälp med sitt bagage direkt vid stationen utan förbeställning. Med valda organisationsutformning bör detta vara helt upp till den som upphandlas att genomföra ledsagningstjänsten, att erbjuda dessa extratjänster så länge ovan nämnda ordinarie verksamhet inte störs av detta.

Hur ska man boka ledsagningen

Ledsagningen bör kunna beställas från en rikstäckande organisation via webb eller telefon. Ledsagningen bör också kunna beställas via befintliga lokala funktioner. Beställd resa ska bekräftas med e-post, sms eller per telefon, samtidigt som information om mötespunkter och vem som ledsagar ges. Ledsagningen ska bokas senast 24 timmar innan med undantag av särskilt utpekade områden där förbokningstiden kan bli kortare.

Att dagens ledsagning sköts olika hos respektive trafik huvudman/entreprenör, innebär att man idag måste känna till en rad olika telefonnummer och förbokningstider mm för att kunna boka ledsagning på olika orter. Bolagen har också olika rutiner för vem som är berättigad till ledsagning. Vidare varierar möjligheterna till att få bekräftelse på att ledsagningen är beställd.

I ett framtida system bör *beställningen* av ledsagning kunna genomföras via en webbaserad biljett- och ledsagningstjänst eller genom det gemensamma telefonnummer som planeras för beställning av själva resan inom KOLLframåts delområde A. Resan bör givetvis också kunna beställas via redan befintliga beställningskanaler så som SJ:s beställningsmöjlighet via webben och via deras telefonbeställning, men administrationen bör gå via den rikstäckande organisationen för att säkerställa en enhetlig administration.

Med dagens informationssamhälle bör det redan från början skapas rutiner för att kunna få en *bokningsbekräftelse* på att ledsagningen är beställd och att ledsagaren som ska utföra ledsagningen fått uppdraget. Beställd bekräftelse bör kunna erbjudas via antingen e-post eller sms. Då dessa funktioner inte används av alla bör man också erbjuda möjligheten till bekräftelse via telefon. Bekräftelsen bör innehålla uppgifter om mötesplats, klockslag, vilken målpunkten är, samt information om företag och kontaktnummer till ledsagare. Informationen bör också sändas till personal på berörda fordon så att personalen vet om att det kan behövas extra service.

SJ har idag krav på att *förbokning* sker senast 24 timmar innan resan. Västtrafik har ett system, där det finns krav på att resan bokas en timme innan mellan kl. 7-20 och fyra timmar innan under övrig tid. Skånetrafiken erbjuder beställd ledsagning på tio större stationer i länet med fyra timmars förbeställning. Man har också försök med tågvärdar på fyra platser i länet och här kan man få ledsagning direkt vid behov. SL har nio platser där ledsagning erbjuds vid beställning en timma innan, men ambitionen är att resenären ska kunna ringa direkt i anslutning till resan och få ledsagning. I den nya Förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer förskrivs en förbeställningstid på minst 48 timmar.

I ett framtida system bör ansvarig organisation verka för att beställningstiden blir så kort som möjlig. I de fall vi har en fungerande ledsagning idag ligger tiden redan under maxtiden på 48 timmar. Beställningstiden för ledsagning bör kunna jämföras med beställningstiderna för

färdtjänst där man exempelvis i Skåne har 1-2 timmars förbeställningstid. För flertalet resenärer är det naturligt att beställa en längre resa i god tid före restillfället, men vid korta resor är behovet av korta förbeställningstider större.

I ett framtida system skulle en generell förbeställningstid på två timmar eller mindre vara en eftersträvarvärd nivå. Med de skilda förutsättningar som finns över landet är det dock rimligt att ha 24 timmars förbeställning för långväga resor och i mindre orter och mindre tätbefolkade områden. För att kunna genomföra en ledsagning kan entreprenören behöva ta in extrapersonal eller planera om tjänstgöringscheman, varför 24 timmars framförhållning kan vara nödvändig. I större städer bör flexibiliteten kunna vara större och där bör man kunna organisera system som erbjuder ledsagning inom 1-2 timmar. En differentierad förbeställningstid är därför rimligast att tänka sig, detta ställer dock större krav på hur informationen om ledsagningssystemet ser ut.

Hur kvalitetssäkras systemet

Ledsagarservicen kvalitetssäkras genom att ledsagarna ges en särskild utbildning i bemötande och lokalkännedom mm. Förutbestämda mötespunkter pekas ut på samtliga stationer och bytespunkter. Ansvarig organisation bör kontinuerligt arbeta med att säkerställa en god kvalitet i systemet.

För att kunna erbjuda resenärerna ett fungerande system är det viktigt att hitta former för att kvalitetssäkra det framtida ledsagningssystemet. Både under intervjuerna med tjänstemän och under genomförda seminarium framkom synpunkter på att det idag finns kunskapsbrister bland de personer som utför ledsagningarna. De som fått handikappförståelseutbildning i någon form har ofta lättare att utföra uppdraget på ett tillfredsställande sätt. Lokalkännedom är också viktig för att kunna utföra ett bra jobb. Flera problem kan härledas till mötespunkterna, ofta för att dessa inte har pekats ut tillräckligt tydligt. Bristande kunskap har i vissa fall inneburit att ledsagaren inte gett sig till känna när resenären kommit och likaså har ledsagaren inte gett en beskrivning av platsen där ledsagningen slutat, vilket gjort att resenären inte kunnat ta sig vidare. Ett annat problem är att de som utför ledsagningen inte själva är vana kollektivtrafikresenärer och har därför inte kunskap om exempelvis hur man köper biljett. På grund av organisationernas olika sätt att hantera tjänsten kan resan idag fungera i ena riktningen men inte i den andra.



Bild. Ett exempel på lämplig mötespunkt – En taktill karta utanför ett kundcenter. Kartan är utrustad med tickljud för att man som synskadad ska kunna hitta fram. Likaså finns det en talenhet med talad reseinformation. Foto: Oscar Grönvall, Tyréns AB.

Ansvarig organisation bör arbeta för att säkerställa kvaliteten i systemet. Man bör exempelvis använda sig av myndigheternas, operatörernas eller trafikhuvudmännens handikappråd, för att bland annat stämma av hur verksamheten fungerar. Den ansvariga organisationen kan också överväga om man ska införa någon form av bonussystem som beror på hur nöjd kunden är. Skånetrafiken har t ex ett system med kundutvärderingar, vars samlade betyg ger en viss bonus till bussbolaget om resenärerna är "nöjda" med bolagets service. För att säkerställa en viss grundkvalitet i det framtida systemet bör det ställas krav på särskild utbildning för ledsagare. I utbildningen ska bemötande för olika typer av funktionshinder och lokalkännedom ingå. Vidare bör samtliga stationer och bytespunkter ha förbestämda mötespunkter som kan identifieras på de stationskartor som finns inom Resplussystemet idag. På mindre stationer med få ledsagningar är det också viktigt att säkerställa att utbildad kompetens finns tillgänglig vid rätt tillfälle.

Finansiering

Hur ska ledsagningen betalas

Ledsagningen bör i huvudsak finansieras som en del av det ordinarie biljettpriiset, vilket innebär att hela resenärskollektivet medverkar till en liten del av finansieringen. Kostnader för att starta upp systemet och för eventuella inkörningsproblem bör staten via den utsedda organisationen gå in och ansvara för.

Olika finansieringsformer för ett ledsagningsystem har diskuterats, allt ifrån att den som ska bli ledsagad betalar ett självkostnadspris för tjänsten till att staten går in och betalar hela kostnaden. Att den enskilde resenären ska betala hela ledsagningskostnaden själv ses inte som rimligt ur många aspekter, men framförallt stämmer inte ett sådant förfaringssätt med den lagstiftning som finns inom området.

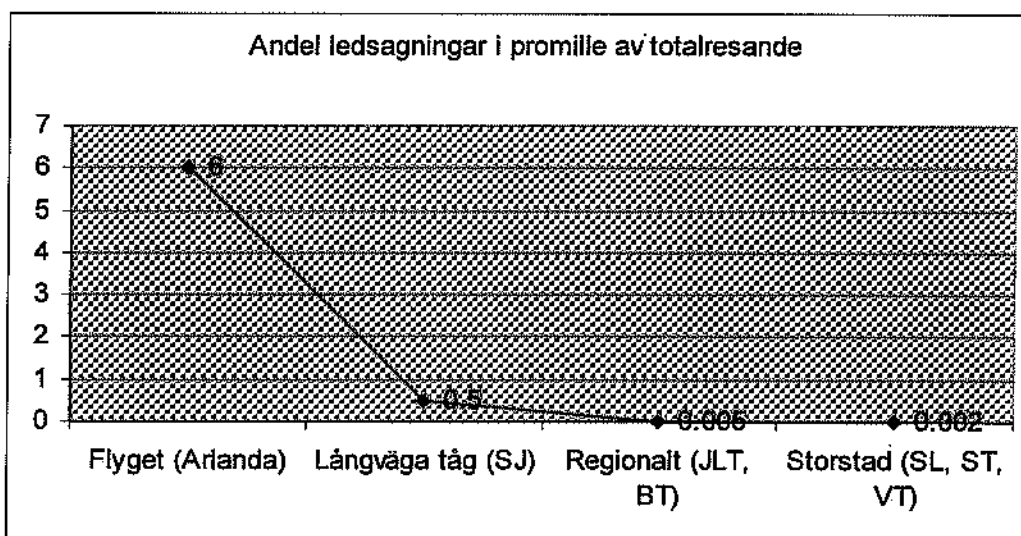
Idag finansieras ledsagningen av hela resenärskollektivet, denna finansieringsform bör även gälla i ett framtida system. Ledsagningen blir då en liten del av det ordinarie biljettpriiset. Förutom kostnaden för själva ledsagningen bör också kostnaden för beställningscentralen ingå i resenärskollektivets kostnader. Samordning, upphandlingskostnader och eventuella inkörningsproblem bör däremot ligga på ansvarig organisation och finansieras via staten. Som ett incitament för att skapa tillgängligare miljöer, bör också ansvarig organisation överväga om en del av ledsagningskostnaden kan tas ut av den som ansvarar för stationen/bytespunkten. I de fall där ledsagningen i huvudsak beror på att den fysiska miljön inte har gjorts tillgänglig, kan en sådan avgift fungera som ett incitament för att skapa miljöer där ledsagning på sikt kommer att behövas i mindre utsträckning. Att nå en så hög nivå på den fysiska tillgängligheten att ledsagning blir helt överflödigt bedöms dock, med dagens kunskap, vara svårt att nå.

Hur många kommer att använda ledsagningen

I ett framtida ledsagningsystem bedöms ca 120 000 ledsagningar genomföras årligen. Detta innebär att det troligen bara är landets 20 största stationer som kommer att ha fler än två ledsagningar per dag.

Antalet ledsagningar ser idag väldigt olika ut mellan olika trafikhuvudmän och entreprenörer. SJ har ett inarbetat system som i första hand tillhandahåller långresor/sällanresor, vilka kan antas generera ett större behov av ledsagning än korta vardagsresor. SJ har ca 20-25 000 ledsagningar per år, vilket kan ställas i relation till deras totala antal resor på ca 37 miljoner. Detta ger ett jämförelsetal där ledsagningen utgör 0.5 promille av det totala resandet. Inom regionaltrafiken med många dagliga resor med både buss och kortväga tåg och inte så väl

inarbetade ledsagningsystem genomförs betydlig färre resor. Skånetrafiken utför ca 200 ledsagningar per år och har totalt 100 miljoner resor per år med både buss och tåg. SL utför ett par hundra ledsagningar och har totalt 410 miljoner resor per år. Detta ger ett jämförelsetal där ledsagningen utgör 1-2 tusendels promille av det totala resandet. Jämförelsetalet stämmer också inom Västtrafikområdet. Hos mindre trafik huvudmän med ett mindre antal totalresande utgör ledsagningen en något större andel. Hos Jönköpings länstrafik och hos Blekingetrafiken utgör ledsagningen 4-6 tusendels promille av det totala resandet. Slutligen kan vi också jämföra med flygets siffror, där man på Arlanda har ca 50 000 ledsagningar av funktionshindrade per år, vilket utgör 3-9 promille av totalresandet beroende på om man räknar med bara inrikesflyg eller både inrikes- och utrikesflyg. Att flygresor till stor del är sällanresor och att flygets egna riktlinjer gör att fler blir tvungna att använda sig av ledsagning än vad som är fallet i den markbundna kollektivtrafiken. Detta tillsammans med att det är ett väl inarbetat system, förklarar sannolikt den stora skillnaden i förhållande till markburen kollektivtrafik.



Med ett fullt utbyggt system skulle andelen resenärer som utnyttjar ledsagning antagligen kunna öka väsentligt inom de regionala systemen, medan det långväga resandet redan har en normal andel. Ett antagande är att ett fullt utbyggt system skulle generera resandemängder som motsvara 1-2 tiondelar av den andel som idag reser med SJ, motsvarande 0,05- 0,1 promille av det totala resandet. Med totalt 1,2 miljarder kollektivtrafikresor per år enligt SIKAs statistik ger detta antagande 60 000 – 120 000 ledsagningar per år.

Flera faktorer pekar på att behovet av ledsagning är större vid långväga sällanresor, där det oftare förekommer byten på nya platser som man inte känner till. I de regionala systemen genomförs ett stort antal resor utan några byten alls, vilket gör att behovet av ledsagning inte finns i samma utsträckning. Räknar man därför med olika jämförelsetal för långväga och korta resor ger beräkningen ett totalt antal ledsagningar på ca 120 000 ledsagningar:

Antar man att all tågtrafik utgör långväga resande och att andelen ledsagningar ligger på samma nivå som SJ har idag, innebär detta att 65 000 ledsagningar kommer att genomföras inom tågtrafiken:

131 milj. resor ggr 0,5 promille = 65 000 ledsagningar

Inom de lokala resformerna där en mindre andel antas ha behov av ledsagning eftersom miljöerna är mer kända och behovet av byten är mindre antas ledsagningsandelen vara en tiondel av behovet vid långväga resor. Ledsagningsbehovet vid buss och spårväg blir då:

1046 milj. resor ggr 0,05 promille = 52 000 ledsagningar

Kalkylerna bygger som redovisats på en rad rimlighetsbedömningar och kan därför inte anses som helt tillförlitliga. Kalkylerna bygger också på att antalet ledsagningar ökar väsentligt inom den regionala kollektivtrafiken, vilket i sig är avhängigt ett fungerande system.

För att ge en bild av hur många ledsagningar ett nytt system antas generera på olika stationer, har beräkningar med ett jämförelsetal på 0,1 promille gjorts. Som synes blir utnyttjandegraden låg, redan i medelstora orter så som Jönköping. Sannolikt är det bara landets 20 största stationer som kommer att ha fler än två ledsagningar per dag.

	resor/år	antal inv.	antal ledsagn/år	antal ledsagn/dag
Stockholm C	27 000 000	(1 200 000)	13 500	40
Jönköping	2 100 000	80 000	200	1
Katrineholm	880 000	20 000	90	0,5
Bromölla	70 000	7 000	7	0
Duved	29 000	600	3	0

Vad kommer systemet att kosta

En ledsagning antas kosta 350 kr i snitt vilket ger en total kostnad för systemet på 42 miljoner årligen, vilket innebär en kostnad för hela resekollektivet på 3,5 öre per biljett.

I intervjuerna med utförarorganisationerna har en kostnad per ledsagning bedömts ligga på ca 250-350 kr, vilket motsvarar vad taxibolagen debiterar för sin arbetstid inkl. kostnaderna för beställningscentralen. Siffrorna ligger också i paritet med de kostnader som flyget har för sin ledsagningsverksamhet, där man idag debiterar ca 300-320 kr per ledsagning. I utvärderingen av Göteborgsförsöket räknade man fram en kostnad på 1000 kr per ledsagning under förutsättning att stationsvärdarnas kostnader helt skulle betalas av ledsagningsbudgeten. Detta indikerar att ett ledsagningsystem måste kombineras med andra uppgifter för att ge rimliga kostnader. Totalkostnaden för resekollektivet om man räknar med 120 000 ledsagningar per år, à 350 kr blir 42 000 000 kr per år. Utslaget per biljett i hela resandekollektivet blir detta 3,5 öre per biljett.

Lagstiftning

På järnvägssidan finns idag en beslutad EU-förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, där ledsagningen regleras. En liknande förordning diskuteras även för kollektivtrafik med buss. Förutom dessa förordningar och befintlig svensk lagstiftning föreslås ingen extra svensk lagstiftning på området.

Intervjuerna med utförargruppen visar på att man inte ser ett direkt behov av en lagstiftning för att få ett fungerande system, utan man föredrar att i samförstånd komma överens om ett gemensamt system. Befintlig lagstiftning styr redan idag ledsagningen inom järnvägstrafiken och en gemensam överenskommelse om att använda ett gemensamt system för busstrafiken bedöms som naturligt. För kunden som i slutändan ska utnyttja systemet, är det viktigast att regelverket kommuniceras ut så att man får kunskap om vilken service man kan förvänta sig och har rätt till.

Inom ramen för det så kallade tredje järnvägspaketet har en förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer tagits fram. I förordningen regleras bl a assistans för personer med funktionshinder. Förordningen kommer att träda ikraft hösten 2009. En liknande förordning planeras också för busstrafiken. Förordningarna gäller före svensk lagstiftning, vilket innebär att Sverige måste anpassa sin lagstiftning till EU-förordningarna om det finns något motstridigt. Förordningens relevanta artiklar är i första hand 19-25 i kapitel V. I artikel 2 punkt 4 och 5 framgår det dock att artikel 19 och 20.1 tillhör de artiklar som ska tillämpas på all persontrafik i hela gemenskapen och att det finns möjlighet till undantag från artikel 21 – 25 under maximalt en 15 års period. Likaså kan en medlemsstat välja att göra ett permanent undantag från flera artiklar däribland artikel 21-25 för stads-, förorts- och regional persontrafik. Nedan redovisas artikel 19-25:

Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (TRANS 239 CODEC 764 PE-CONS 3637/07).

”KAPITEL V PERSONER MED FUNKTIONSHINDER ELLER NEDSATT RÖRLIGHET

Artikel 19 Rätten till transport

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare skall, med aktivt deltagande av organisationer som företräder personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ha eller fastställa ickediskriminerande regler för befordran av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

2. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet skall utan extra kostnad erbjudas bokningar och biljetter. Järnvägsföretag, biljettutfärdare eller researrangörer får inte vägra att godta en bokning av eller att utfärda en biljett till en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, eller kräva att en sådan person åtföljs av en annan person, utom när detta är strikt nödvändigt för att uppfylla de regler för befordran som avses i punkt 1.

Artikel 20 Information till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet

1. Järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangören skall på begäran informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om tågtrafiktjänsternas tillgänglighet och om förutsättningarna för att kunna ta sig in i och ut ur vagnarna i enlighet med reglerna för befordran i artikel 19.1 samt informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen.

2. Ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare och/eller en researrangör som använder sig av undantaget enligt artikel 19.2 skall på begäran skriftligt informera den berörda personen med funktionshinder eller

nedsatt rörlighet om sina skäl härtill inom fem arbetsdagar från det att bokning eller utfärdande av biljett nekats eller krav om åtföljande person framförts..

Artikel 21 Tillgänglighet

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare skall, i överensstämmelse med TSD (Tekniska specifikationer för driftkompatibilitet) för personer med nedsatt rörlighet, se till att stationer, perronger, rullande materiel och andra inrättningar är tillgängliga för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

2. Om det saknas personal som kan fungera som ledsagare ombord på tågen eller personal vid stationen, skall järnvägsföretag och stationsförvaltare göra varje rimlig ansträngning för att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet skall ha möjlighet att resa med tåg.

Artikel 22 Assistans på järnvägsstationer

1. Stationsförvaltaren skall vid avresa från, tågbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans, så att de kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg till vilket de köpt biljett, utan att tillämpningen av reglerna för utnyttjande enligt artikel 19.1 därför påverkas.

2. Medlemsstaterna får bevilja undantag från punkt 1 för personer som utnyttjar förbindelser inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftningen, under förutsättning att den behöriga myndigheten tillhandahåller arrangemang med likvärdig eller bättre tillgång till transporttjänster.

3. När det gäller obemannade stationer skall järnvägsföretaget och stationsförvaltaren se till att lätt tillgänglig information i enlighet med reglerna för befordran i artikel 19.1 visas beträffande
– närbelägna, bemannade stationer och
– omedelbart tillgänglig assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Artikel 23 Assistans ombord på tågen

Utan att tillämpningen av de regler för befordran som avses i artikel 19.1 påverkas skall ett järnvägsföretag lämna en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans ombord på tågen samt vid påstigning och avstigning.

Vid tillämpningen av denna artikel skall assistans ombord på tågen innebära att varje rimlig ansträngning görs för att erbjuda assistans till en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet för att ge tillgång till samma tjänster ombord på tåget som övriga passagerare, om denna persons funktionshinder eller rörlighetsnedsättning hindrar honom eller henne från att oberoende och tryggt utnyttja dessa tjänster.

Artikel 24 Villkor för assistans

Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer skall samarbeta för att lämna assistans till personer med nedsatt rörlighet enligt artiklarna 22 och 23 i enlighet med följande:

a) Assistansen skall lämnas under förutsättning att det järnvägsföretag, den stationsförvaltare, den biljettutfärdare eller den researrangör biljetten köpts hos minst 48 timmar innan assistansen erfordras har meddelats att personen behöver sådan assistans. Om biljetten avser flera resor skall ett meddelande vara tillräckligt, under förutsättning att tillräcklig information lämnas om tidpunkten för påföljande resor.

b) Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer skall vidta de åtgärder som erfordras för att ta emot dessa meddelanden.

c) Om inget meddelande i enlighet med led a lämnas, skall järnvägsföretaget och stationsförvaltaren i all rimlig utsträckning lämna den assistans som erfordras för att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet skall kunna företa resan.

d) Stationsförvaltaren skall, utan att andras förfoganderätt över områden utanför järnvägsstationen åsidosätts, utse platser inom och utanför järnvägsstationen där personer med nedsatt rörlighet kan anmäla sin ankomst till järnvägsstationen och, om så behövs, begära assistans.

e) Assistansen skall lämnas under förutsättning att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet infinner sig på utsedd plats vid den tidpunkt som avtalats med det järnvägsföretag eller den stationsförvaltare som lämnar assistansen. Den avtalade tidpunkten får ligga högst 60 minuter före offentliggjord avgångstid, eller före den tidpunkt då samtliga resenärer uppmanats att checka in. Om det inte finns någon föreskriven tidpunkt vid vilken personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet skall infinna sig, skall personen i fråga infinna sig på den utsedda platsen senast 30 minuter före offentliggjord avgångstid, eller före den tidpunkt då samtliga resenärer uppmanats att checka in.

Artikel 25 Ersättning för rörlighetshjälpmedel eller annan särskild utrustning

Om järnvägsföretaget är skadeståndsskyldigt för förlust, helt eller delvis, eller skada på rörlighetshjälpmedel eller annan särskild utrustning som används av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, får ingen finansiell begränsning tillämpas.”

Även i järnvägens TSD-dokument (Tekniska specifikationer för driftkompatibilitet) finns assistans omnämnt. EU beslutade maj 2002 om TSD:erna för direktiv 96/48/EG gällande höghastighetslinjer och höghastighetståg samt under 2006 om konventionella tåg enligt direktiv 2001/16/EG. Båda direktiven har trätt i kraft. I dokumenten beskrivs bland annat kraven på teknisk utrustning för fysisk tillgänglighet, men också att man ska skapa arbetsbeskrivningar för att säkerställa att personalen genomför nödvändig assistans till personer med nedsatt rörlighet om så behövs. Vidare sägs att assistansen kan behöva bokas i förväg för att säkerställa att det finns personal tillgänglig. I lagstiftningsdokumenten hänvisar man också till den lagstiftning som nu har beslutats enligt ovan.

Den lagstiftning vi haft på området sedan tidigare är i huvudsak, Lag (SFS 1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik och bör i sin breda skrivning fortsatt kunna gälla:

Lag (SFS 1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik

”1 § Denna lag gäller handikappanpassning av kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning. Lag (1988:268).

2 § Den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik skall se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. Därvid skall följande iakttas.

När kollektivtrafik planeras och genomförs skall funktionshindrades särskilda behov beaktas.

De färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder. Lag (1994:1253).

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser utfärdar de ytterligare föreskrifter som behövs för att åtgärderna skall kunna genomföras.

4 § I plan- och bygglagen (1987:10) finns bestämmelser om byggnad med utrymme för resande i kollektivtrafik. Lag (1987:159).”

Datum 2007-10-25 Diarienummer F07-12715/SA40 Annan beteckning Antal bilagor

Expertstöd
Rapport
2007-10-25

Vill man göra ett förtydligande inom busstrafiken i väntan på eventuell EU-förordning är detta naturligt att göra i en föreskrift enligt 3 §.

Den förordning som tillkommit som en följd av lagstiftningen redovisas nedan. I denna regleras bland annat ansvaret för att anpassningar samordnas, vilket är ett av argumenten för att Rikstrafiken föreslagits som myndighet med ansvar för ledsagningen. Rikstrafiken har enligt förordning detta utpekade ansvar. Om det kommer att se ut så efter översynen av kollektivtrafiklagstiftningen i sin helhet är dock inte säkert:

Förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik

"1 § Denna förordning gäller handikappanpassning av kollektivtrafik som avses i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

2 § 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.

3 § Vid anpassningen skall hänsyn tas till de särskilda förhållandena för kollektivtrafiken i tätortsområden. Vidare skall särskilt beaktas att kraven på säkerhet för resenärer och övriga berörda tillgodoses.

4 § Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket skall, vart och ett inom sitt område, initiera, planera och följa upp anpassningen. Rikstrafiken skall verka för att anpassningen samordnas.

Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket får, vart och ett inom sitt område, meddela de föreskrifter som behövs om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.

Innan föreskrifter meddelas skall myndigheterna samråda med berörda myndigheter, terminalansvariga och handikapporganisationer samt med företrädare för dem som utövar trafiken. Förordning (2004:1107)."

Slutord

Förhoppningen är att förslaget till ledsagningsystem ska kunna vara en grund för och ge en trygghet till de resenärer som idag inte kan eller vågar åka med det ordinarie kollektivtrafiksystemet. Trots ett betydande arbete med att göra stationsmiljöer och bytespunkter tillgängliga för funktionshindrade kommer det under en lång tid framöver att finnas behov av ett väl fungerande ledsagningsystem.

Genom föreslaget system bör alla som anser sig ha behov av ledsagning få sådan på samtliga stationer och mötespunkter. Rikstrafiken eller annan beslutad organisation föreslås ta ansvaret för att systemet genomförs och genomför upphandlingen av ledsagningen. I detta ansvar ingår också att fastställa detaljfrågor, så som att utpeka mötespunkter och definiera normalt bagage. Oavsett vilken av de föreslagna organisationerna som beslutas få uppdraget finns det en stor potential att skapa ett samlat och välfungerande system jämfört med idag.

För att säkerställa en samförstånds lösning inom området är alla synpunkter viktiga. Efter remisstiden kommer relevanta synpunkter arbetas in i detta förslag och tillsammans med övriga förslag inom KOLLframåt, lämnas till regeringen för fortsatta beslut.

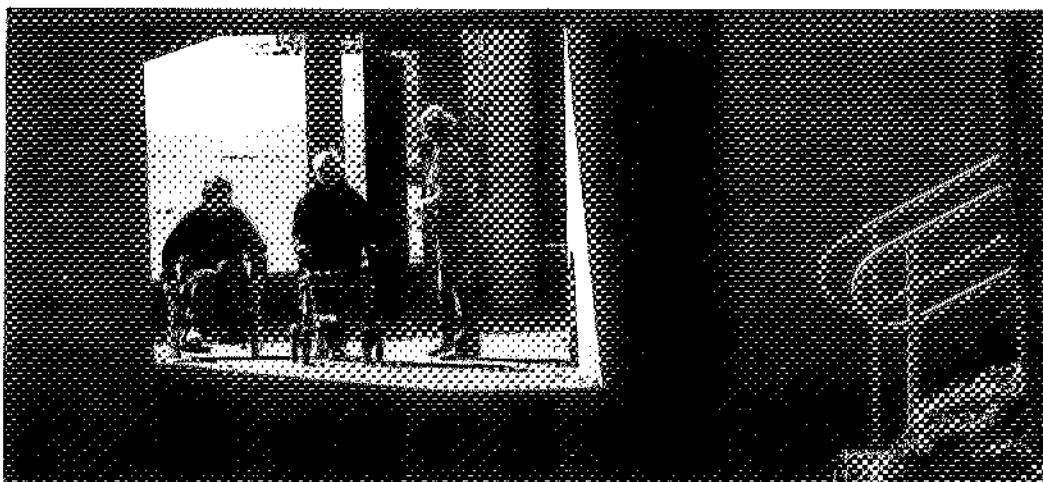


Bild. På väg till ett framtida ledsagningsystem. Foto: Oscar Grönvall, Tyréns AB.

