Förslag till framtida ledsagning på stationer och bytspunkter

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 ledsgning ................................................................................................... 10
  Var ska ledsgning erbjudas ......................................................................................... 10
  Vilken service kan kunden förvänta sig ..................................................................... 11
  Hur ska man boka ledsgningen ................................................................................ 12
  Hur kvalitetssäkras systemet .................................................................................... 13

Finansiering .................................................................................................................. 14
  Hur ska ledsgningen betalas ..................................................................................... 14
  Hur många kommer att använda ledsgningen ............................................................ 14
  Vad kommer systemet att kosta ................................................................................ 16

Lagstiftning .................................................................................................................. 17

SLUTORD ....................................................................................................................... 21

Fotoframsida: Bild från Resocentrum i Kristianstad Foto: Oscar Grönvall, Tyrëns AB.
Inledning

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


Bild. Mölnadals resecentrum Foto: Banverket

**Nuläge**

Sverige har redan idag en rad olika system för ledningsg inom kollektivtrafiken. Flyget har sedan många år ett väl utbyggt system för ledningsg på flygplatserna, med ledningsg 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 utformningen av ledningsgatjänsten styras idag av en EU-forordning, Förordning (1107/2006) om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörelse.

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


Framtida system - en kort beskrivning av förslaget

Ett framtida system bör syfta till att göra resan så enkel som möjligt 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 runningstrafik 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 kunna byta mellan två fordon inom rimlig bytestid.

Bild. I tilld avgör dagsformen om man orkar göra resan på egen hand. Foto: Oscar Grönvall, Tyvén's AB.

Ledsgningsstjänsten bör erbjudas alla som själva upplever sig ha behov av tjänsten. Även omledsgningsfunktionen 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 resenärskollettivet. 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 ombordpersonel tillhandaålla 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 personlig som genomför ledsagningarna bör ha genomgått utbildning om bemötande och funktionshindrades förutsättningar, för att kunna genomföra ledsagningarna på ett bra sätt.


Beställningen av ledsagning bör kunna genomföras via en webbaserad biljetts- 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 röda från början skapa rutiner för att kunna få bekräftelser på att ledsagningen är beställd och att ledsagaren som ska utföra resan fått uppdraget. Förbeställningsstiden av tjänsten bör vara max 24 timmar innan avresa. I större städer med stora stationer och bytepunkter 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 ledsagningsstjänsten. Rikstrafiken förordnas att detta ansvar utförs från dagens förordningar där Rikstrafiken har ett utpekat samordnande ansvar för handikappanpassningen i kollektivtrafiken. Förslaget måste dock samordnas med övriga beslut som genomförs inom kollektivtrafikområdet under den närmaste tiden.

Dagens ledsagning sköts olika hos respektive trafikhuvudman och entreprenör, vilket gör att den enskilde resenkåren måste ha en stor kunskap om kollektivtrafiksystemet för att kunna utnyttja service. 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 och 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 nämns 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 tägare (artikel 3 punkt 5) ger man järnvägsföretag och stationsförvaltare ansvaret för ledsagningen. Vem som är stationsförvaltare är i dagstidet inte klargivet utan utredes inför ett politiskt beslut. Den som ska utföra ledsagningen finns definierad i järnvägens TSD-dokument (Tekniska specifikationer för driftkompabilitet) och är järnvägsföretaget, infrastrukturförvaltaren eller tredje part.

Ansvarig organisation bör ansvara för att upphandla själva ledsagningstjänsten. Man bör i denna upphandlingsliga öppen för olika lokala lösningar, där man kan tänka sig att ledsagningen ingår som en del i en stationsvärldstjänst 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.](image)


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 biljettabonnementsystem, 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 ledsagningsystem, men troligt är att Samtrafiken även fortsatt är en naturlig samarbetspartner som kan medverka i arbetet och driva sina medlemsorganisationers tanan.


Vem kan få ledsagning

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


Var ska ledsagning erbjudas


**Vilken service kan kunden förvänta sig**

Ledsgarservicen 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 biljettkantering, normalt bagage, att hitta en toalett och vid långresor också erbjuda hundrastralsats för ledarbund om bystiden 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 resebagage. För att säkerställa arbetsmiljöförhållande och resenärernas rätt att ha med bagage bör normalt bagage preciseras i ledsagningens bestämmelserna.
- **×** Hjälp att hitta toalett före och efter resan bör också ingå i åtagandet, likså 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 förankrade 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 rustning av ledarbund till en i omgivningarna lämplig plats, efter särskild beställning om bystiden 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 närliknande 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 bytespunktarna 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 fjärrtag med restaurangvagn eller en regionalbuss.

Inom lutfarten ges barn möjlighet till ledsagning från en flygplats till en annan. Inom tåg och busstrafiken är ett liknande system svårare, eftersom tåg och bussar har flera stopp långa vägen och det inte finns någon som i dagstid 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

I inledningen av genomförd studie har frågan om extratjänster utöver ovan redovisade ledsagning diskuterats. Sliktal tjänster kan vara att operatörerna garanterar barmarsning på tågen eller att man kan få hjälp med sitt bagage direkt vid stationen utan förbeställning. Med valda organisationstjänster 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**


Att dagens ledsagning sköts olika hos respektive trafikhuvudman/entreprenör, innebär att man idag måste känn 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 KOLL-framåts 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.


SJ har idag krav på att **förbokning** sker senast 24 timmar innan resan. Västra trafik 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 ledning på tio större stationer i länet med fyra timmars förbeställning. Man har också försök med tävårdar på fyra platser i länet och här kan man få ledning direkt vid behov. SL har nio platser där ledsagning erbjuds vid beställning en timma innan, men ambitionen är att resenären skan kunna ringa direkt i anslutning till resan och få ledning. I den nya Förordningen om rättigheter och skyldigheter för tägrestrevar förskriva en förbokningstid på minst 48 timmar.

I ett framtida system bör ansvarig organisation verka för att beställningstiden blir så kort som möjligt. 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
färderjämnt 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 reststillfället, men vid korta resor är behovet av korta förbeställningstider större.


**Hur kvalitetssäkras systemet**

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

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 övervaka om man ska införa någon form av bonusystem som beror på hur njöd 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 framtidiga systemet bör det ställas krav på särskild utbildning för ledsagare. I utbildningen ska bemyndande för olika typer av funktionshinder och lokalkänndom ingå. Vidare bör samtliga stationer och bytespunkter ha förväntad mötespunkten som kan identifieras på de stationskort som finns inom Resplusystemet 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 biljettpriset, 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 ledsagningssystem har diskuterats, allt ifråga om 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 ledsagningsskostnaden själv ses inte som rimligt ur många aspekter, men framtills att stämmer inte ett sådant förfaringsätt med den lagstiftning som finns inom området.


Hur många kommer att använda ledsagningen

I ett framtida ledsagningssystem 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 väljligt olika ut mellan olika trafikhuvudmän och entreprenörer. SJ har ett inarbetat system som i första hand tillhandahåller längresor/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 ledsgningarssystem genomförs betydligt färre resor. Skånetrafiken utför ca 200 ledsgningar per år och har totalt 100 miljoner resor per år med både buss och tåg. SL utför ett par hundra ledsgningar och har totalt 410 miljoner resor per år. Detta ger ett jämförelseantal där ledsgningen utgör 1-2 tusendels promille av det totala resandet. Jämförelsetalet stämmer också inom Västrafläktområdet. Hos mindre trafikhuvudstaden med ett mindre antal totalresande utgör ledsgningen en något större andel. Hos Jönköpings länstrafik och hos Blekingetrafiken utgör ledsgningen 4-6 tusendels promille av det totala resandet. Slutligen kan vi också jämföra med flygets siffror, där man på Arlanda har ca 50 000 ledsgningar av funktionshindrade per år, vilket utgör 3-9 promille av totalresandet beroende på om man räknar med bara inrikesflug 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 ledsgagn än vad som är fallet i den markbunden 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 ledsgagn antagligen kunna öka visentligt 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 motsvarar 1-2 tiondela 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 anlagande 60 000 – 120 000 ledsgningar per år.

Flera faktorer pekar på att behovet av ledsgagn 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 ledsgagn inte finns i samma utsträckning. Räknar man därför med olika jämförelsetalet för långväga och korta resor ger beräkningen ett totalt antal ledsgningar på ca 120 000 ledsgningar:

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>resor/år</th>
<th>antal inv.</th>
<th>antal ledsagn/år</th>
<th>antal ledsagn/dag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stockholm</td>
<td>27 000 000</td>
<td>(1 200 000)</td>
<td>13 500</td>
</tr>
<tr>
<td>Jönköping</td>
<td>2 100 000</td>
<td>80 000</td>
<td>200</td>
</tr>
<tr>
<td>Katrineholm</td>
<td>880 000</td>
<td>20 000</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>Bromölla</td>
<td>70 000</td>
<td>7 000</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Duved</td>
<td>29 000</td>
<td>600</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vad kommer systemet att kosta

En ledsagning antas kosta 350 kr i snitt vilket ger en totalkostnad 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 Göteborgsä setet räknade man fram en kostnad på 1000 kr per ledsagning under förutsättning att stationsvärdenas kostnader helt skulle betalas av ledsagningsbudgeten. Detta indikerar att ett ledsagningssystem måste kombineras med andra uppgifter för att ge rimliga kostnader. Totalkostnaden för resekollektivet om man räknar med 120 000 ledsagningar per år, å 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 förestås ingen extra svensk lagstiftning på området.


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 företrädare för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ha eller fastställa ideodiskriminerande regler för befordran av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.


Artikel 20 Information till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet
1. Järnvägsföretag, biljettsystem och resarrangörer 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 befördran i artikel 19.1 samt informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen.

2. Ett järnvägsföretag, en biljettsystem och/eller en resarrangör som används sig av undantaget enligt artikel 19.2 skall på begäran skriftligt informera den berörda personen med funktionshinder eller
nedsatt rörlighet om sina skill härill inom fem arbetsdagar från det att beköra eller utförande av biljett nekats eller krav om siffrande 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, perronser, 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 tägen 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 täg.

Artikel 22 Assistans på järnvägsstationer
1. Stationsförvaltaren skall vid avresa från, tagbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans, så att de kan stiga på avgående täg, byta till anslutande täg eller stiga av ett ankommande täg till vilket de köpt biljett, utan att tillämpningen av reglerna för utnyttjande enligt artikel 19.1 därfor påverkas.

2. Medlemmarna 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 om likvärdig eller bättre tillgång till transporttjänster.


Artikel 23 Assistans ombord på tägen
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 tägen samt vid påttillstånd och avstigning.

Vid tillämpningen av denna artikel skall assistans ombord på tägen innebära att varje rimlig ansträngning görs för att erhålla assistans till en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet för att ge tillgång till samma tjänster ombord på tägen 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, biljettförfarare 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 biljettförfarare eller den reseearrangör biljetten köpt 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, biljettförfarare 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 rörlig utsträckning lämna den assistans som erfordras för att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet skall kunna företa resan.

d) Stationsförvaltaren skall, utan att andras förgångerätt över områden utanför järnvägsstationen åsidosätta, utesätta platser inom och utanför järnvägsstationen där personer med nedsatt rörlighet kan anföra 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 utsedda 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 uppmuntras 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 tidpunkten då samtliga resenärer uppmuntras 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.”


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


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 liktras.

När kollektivtrafik planneras och genomförs skall funktionshindrades särskilda behov beaktas.


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)."
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 ledsägningen. Rikstrafiken har enligt förordning detta uppekade 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 skölig 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 tätortsområdena. Vidare skall särskilt beaktas att kraven på säkerhet för resenärer och övriga berörda tillgodoses.

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

Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket får, var och ett inom sitt område, meddela de föreskrifter som behövs om förmedlens 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)."

20 (21)
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 ledsagningsen. 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 samförståndslösning inom området är alla synpunkter viktiga. Efter remisstiden kommer relevanta synpunkter arbetas in i detta förslag och tillsammans med övriga förslag inom KOLL-framåt, lämnas till regeringen för fortsatta beslut.

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