



ETAPPMÅL FÖR ETT
TRANSPORTSYSTEM
TILLGÄNGLIGT FÖR ALLA

Förord

SIKA har genom regleringsbrevet för år 2002 fått regeringens uppdrag att utarbeta och lämna förslag till etappmål inom transportområdets delmål om ett tillgängligt transportsystem i förhållande till de fastställda målen för handikappolitiken.

Den begränsade utredningstiden har gjort att det inte har varit möjligt att föreslå några väl avvägda, tidsatta etappmål. Rapporten ska mer ses som ett underlag för en fortsatt diskussion under 2003. Då ska trafikverken redovisa sina uppdrag med att ta fram en samlad strategi för hur transportsystemet ska kunna göras tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

Tiden för uppdraget har inte heller räckt till för att ha det nära samarbete med trafikverken som uppdraget avsåg. Trafikverken har i möjligaste mån informerats om uppdraget genom SIKA:s Verksgrupp och Handsam – trafikverkens ansvariga för frågor som rör funktionshindrade.

Åsa Vagland har varit projektledare. Andra medverkande i arbetet har varit Anna Johansson och Anders Wärmark vid SIKA:s utredningsavdelning.

Stockholm i september 2002

Staffan Widlert
Direktör

Innehåll

<u>1</u>	<u>SAMMANFATTNING</u>	7
<u>2</u>	<u>UTGÅNGSPUNKTER</u>	9
<u>2.1</u>	<u>Uppdraget</u>	9
<u>2.2</u>	<u>Transportpolitiska utgångspunkter</u>	9
<u>2.3</u>	<u>Definitioner och avgränsningar</u>	10
<u>2.4</u>	<u>Funktionshinderades resvanor</u>	10
<u>2.5</u>	<u>Internationella utgångspunkter</u>	12
<u>2.6</u>	<u>Nationell handlingsplan för handikappolitiken</u>	13
<u>2.7</u>	<u>Myndigheternas uppdrag</u>	14
<u>3</u>	<u>BEHOV AV ÅTGÄRDER</u>	17
<u>3.1</u>	<u>Framkomlighet i infrastrukturen</u>	17
<u>3.2</u>	<u>Tillgång till information</u>	20
<u>3.3</u>	<u>Utbildning i bemötande för personal i kollektivtrafik</u>	20
<u>3.4</u>	<u>Statligt bilstöd</u>	21
<u>3.5</u>	<u>Kostnadsuppskattningar</u>	21
<u>4</u>	<u>FÖRSLAG TILL ETAPPMÅL</u>	23
<u>4.1</u>	<u>Framkomlighet i infrastrukturen</u>	23
<u>4.2</u>	<u>Tillgång till informationssystem</u>	24
<u>4.3</u>	<u>Utbildning i bemötande för personal i kollektivtrafiken</u>	25
<u>4.4</u>	<u>Statligt bilstöd</u>	25
<u>4.5</u>	<u>Upphandlad kollektivtrafik</u>	26
<u>5</u>	<u>FINANSIERING OCH UPPFÖLJNING AV MÅLEN</u>	27
<u>6</u>	<u>KÄLLFÖRTECKNING</u>	29

1 Sammanfattning

Rapporten svarar mot ett uppdrag i SIKAs regleringsbrev för 2002 att utarbeta och föreslå etappmål inom transportpolitikens delmål om ett tillgängligt transportsystem. Huvuddelen av rapporten behandlar de etappmål som SIKA föreslår för att nå ett tillgängligt transportsystem till år 2010, men i rapporten redovisas även bakgrundsdata och behov av åtgärder inom olika områden.

SIKA har delat in förslagen efter framkomlighet i infrastrukturen, tillgång till informationssystem, utbildning i bemötande, statligt bilstöd och upphandling.

Vi föreslår:

- Att gemensamma standarder för fysisk utformning och service-, boknings- och bemanningsnivå läggs fast.
- Att återstående inventeringar av infrastrukturen slutförs i enlighet med fastlagda standarder.
- Att stationsvärdar, möjligen att kontakta personligen eller via telefon, införs på större bytespunkter.
- Att frågor om ansvar och garanti för att infrastrukturen fungerar tillfredsställande utreds.
- Att informationssystem införs som kan uppfattas av flera sinnen och användas genom flera medier.
- Att all personal i transportmyndigheter, trafik-/sälj företag m.m. ska vara utbildad i bemötande.
- Att en ekonomisk utvärdering av utbyte mellan färdtjänst och statligt bilstöd görs. I utredningen bör även frågan om gemensam huvudman utvärderas.
- Att forskning om funktionshinderade personbilsanvändning stimuleras.
- Att krav ställs på utbildning i bemötande i upphandlad kollektivtrafik.
- Att krav ställs på tillgänglighet i upphandlad kollektivtrafik.

Vi är medvetna om att de föreslagna etappmålen inte uppfyller de krav på etappmål som vi själva ställer upp, nämligen att etappmål ska vara avstämde mot varandra, kvantifierbara så att de går att följa upp samt tidsbunda.

Vi tror ändå att de etappmål som vi föreslår här, efter diskussion med trafikverken om vad som återstår för att få transportsystemet tillgängligt för alla och vilka kostnader som detta innebär, kan leda till att mer definitiva, tidsatta etappmål fastställs.

Rapporten ska ses som ett underlag för en fortsatt diskussion under 2003. Då ska trafikverken redovisa sina uppdrag att ta fram en samlad strategi för hur transportsystemet ska kunna göras tillgängligt för funktionshinderade till år 2010.

2 Utgångspunkter

2.1 Uppdraget

Enligt sitt regleringsbrev ska SIKA utarbeta och lämna *förslag till etappmål* inom transportpolitikens delmål om tillgängligt transportsystem i förhållande till de fastställda målen för handikappolitiken. Arbetet ska ske i nära samarbete med trafikverken och ska avrapporteras senast den 1 oktober 2002.

2.2 Transportpolitiska utgångspunkter

I juni 1998 fattade riksdagen beslut om nya transportpolitiska riktlinjer med anledning av regeringens proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10). I beslutet betonas att transporterna syftar till att uppnå överordnade välfärds mål och att transportsystemet måste ses som en helhet. Utgångspunkten är att transportpolitiken ska bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Transportpolitiken ska vägledas dels av ett övergripande mål med ett antal delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt, dels av etappmål som anger lämpliga steg på vägen mot de långsiktiga målen. Etappmålen bör vara avstämde mot varandra, kvantifierade så att de är uppföljningsbara samt tidsbundna. Etappmålen ska fastställas av regeringen och enligt SIKA bör etappmålens främsta uppgift vara att vägleda regeringens egen verksamhet och inte ha direkt styrverkan på myndigheter, kommuner med flera.

Det övergripande målet för transportpolitiken ska vara *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Inom ramen för detta övergripande mål angavs också fem långsiktiga delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem: Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.
- En säker trafik: Det långsiktiga målet ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö: Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

- En positiv regional utveckling: Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Ett sjätte delmål lades fast i samband med att regeringen antog propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* hösten 2001. Målet ska vara

- Ett jämställt transportsystem: Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov.

Dessa långsiktiga mål ska ligga fast över en längre tidsperiod och ge uttryck för behovet av långsiktighet och kontinuitet i transportpolitiken. Någon inbördes prioritering mellan dessa mål finns inte och transportpolitiken inriktas mot att alla delmål ska uppnås på sikt.

2.3 Definitioner och avgränsningar

Ett sätt att beskriva transportsystemet är att dela in det i följande delar:

- Kollektivtrafiksystemet på väg, spår, sjö- och luftfart samt byten mellan transportslagen inklusive färdtjänst och taxi.
- Vägtransporter med privatbilar, motorcyklar, mopeder och cyklar
- Gång- och cykelvägar, rastplatser och parkeringsplatser

I detta uppdrag kommer vi inte att behandla alla delar av transportsystemet. Vi har valt att koncentrera oss främst på åtgärder i kollektivtrafiksystemet men har även lagt förslag som rör det statliga bilstödet.

Vi kommer inte heller att redogöra för olika typer av funktionshinder. Den som önskar information om detta hänvisar vi till annan litteratur som på ett mer utförligt sätt kan beskriva de funktionshinder som finns och omfattningen av dem.

För att veta vad det är vi menar när vi talar om ett tillgängligt transportsystem för alla, har vi föreslagit en definition. För oss innebär ett tillgängligt transportsystem att alla de människor som i det vardagliga livet i hemmet och på arbetsplatsen eller studieplatsen kan klara sig självständigt även ska klara av att resa på egen hand i transportsystemet. Om en person behöver assistans hemma kan assistans krävas även i transportsystemet. Behovet i hemmet och på arbetsplatsen bör vara vägledande även för behovet i transportsystemet. Transporten ska inte vara den länk som avbryter möjligheten till ett självständigt liv.

2.4 Funktionshindrades resvanor

Funktionshindrade har samma resvanor som alla andra. De allra flesta människor (85 procent) i Sverige, såväl funktionshindrade som icke funktionshindrade, lämnar sitt hem och åker någonstans med bil eller kollektivt minst en gång i veckan. Vi åker till våra arbeten eller studier, för att handla, för att skjutsa våra barn till

fritidssysselsättningar, för att hälsa på släkt och vänner och av en mängd andra anledningar. Äldre funktionshindrade reser dock inte hemifrån i lika hög grad som icke funktionshindrade i motsvarande åldrar.

Det är dock viktigt att komma ihåg att funktionshindrade är en mycket heterogen grupp. Uppgifterna om resvanor är hämtade från ULF-undersökningen¹ som endast har tagit med de största grupperna av funktionshindrade, nämligen rörelsehindrade, synskadade, hörselskadade, personer med astma eller allergi samt personer med flera funktionshinder.

Några fakta om funktionshindrade²

Nedsatt hörsel. Detta är det vanligaste funktionshindret och närmare 700 000 personer har enbart nedsatt hörsel. Tillsammans med de personer som har flera funktionshinder varav detta är ett, har omkring 850 000 personer eller 12 procent av den vuxna befolkningen nedsatt hörsel. Personer med nedsatt hörsel, i alla åldrar, har i stort sett samma resvanor som jämnåriga icke funktionshindrade.

Rörelsehinder. Det finns ungefär 428 000 rörelsehindrade i Sverige i åldrarna 16–84 år, vilket motsvarar ca 6 procent av Sveriges befolkning i den ålderskategorin. Av dessa är ca 100 000 rullstolsburna, övriga har främst nedsatt funktion i armar och händer. De flesta rörelsehindrade är äldre, i åldrarna 65–84 år är 21,2 procent rörelsehindrade. Av Sveriges befolkning i åldrarna 16–64 år är 2,5 procent rörelsehindrade. Rörelsehindrade reser sällan med kollektiva färdmedel.

Svår astma/allergi. Tre procent eller 210 000 personer av den vuxna befolkningen, främst unga och medelålders, har svår astma eller allergi. Personer med svår astma/allergi har i stort sett samma resvanor som jämnåriga icke funktionshindrade.

Nedsatt syn. Sammanlagt 1,5 procent av den vuxna befolkningen har nedsatt syn och det är vanligast bland de äldsta. 26 000 personer har enbart detta funktionshinder och ytterligare närmare 80 000 personer har nedsatt syn i kombination med annat funktionshinder. Personer med nedsatt syn reser sällan med kollektiva färdmedel.

Flera funktionshinder. Drygt 200 000 personer (3 procent) av den vuxna befolkningen är drabbade av flera funktionshinder. Äldre personer blir med hög ålder hälsomässigt skörare och det är också framför allt de äldsta som har flera funktionshinder. En tredjedel av 75–84-åringarna har flera funktionshinder, drygt 100 000 personer. I den här gruppen finns många kvinnor, ofta ensamstående. Personer med flera funktionshinder reser sällan med kollektiva färdmedel.

Funktionshindrade kör bil till arbetet...

Den vanligaste anledningen till resor till och från hemmet, är arbetsresor. Att köra bil ensam är det avgjort vanligaste sättet att ta sig till arbetet för både funktionshindrade och icke funktionshindrade. Det gör 1,7 miljoner personer eller drygt 40 procent av de yrkesverksamma i befolkningen. Ytterligare närmare 10 procent i båda grupperna åker bil till arbetet, antingen som förare med passagerare eller som passagerare.

¹ SCB, *Undersökningar av Levnadsförhållanden*, tilläggsfrågor 1999 och 2002.

² "ULF-undersökningen" och Vägverket m.fl. *Utvärdering av handikappolitiken*

Idag åker 640 000 eller 16 procent kollektivt till arbetet. Bland de funktionshindrade som är yrkesverksamma är andelen som åker kollektivt till jobbet i stort sett densamma.

Tio-tolv procent av både de funktionshindrade och de icke funktionshindrade går till sina arbeten, medan ett par procentenheter fler i båda grupperna cyklar. Det är inte heller några skillnader vad gäller längden på resväg till arbetsplatsen för funktionshindrade och icke funktionshindrade.

...och åker kollektivt till studieplatsen

Av de närmare 950 000 studerande i landet har 40 procent upp till 3,5 km resväg till skolan/studieplatsen, 20 procent från 3,5 km till 1 mil och resten har längre resväg. Det är inga större skillnader i resväg mellan funktionshindrade och icke funktionshindrade, kanske tenderar de funktionshindrade att bo något närmare skolan/studieplatsen.

Att åka kollektivt är för alla det vanligaste sättet att ta sig till skolan/studieplatsen. Det gör närmare hälften av de studerande, resten går (15 procent), cyklar (20 procent) eller åker bil ensam eller som passagerare (20 procent).

2.5 Internationella utgångspunkter

FN:s generalförsamling antog 1993 enhälligt standardregler för att tillförsäkra människor med funktionsnedsättning delaktighet och jämlikhet. Standardreglerna definierar begreppen funktionsnedsättning och handikapp samt uttrycker tydliga principiella ståndpunkter när det gäller rättigheter, möjligheter och ansvar. De ger konkreta förslag på hur ett land kan undanröja hinder för funktionshindrade personer och skapa ett tillgängligt samhälle.

Standardreglerna är 22 till antalet. De fyra första reglerna anger vilka förutsättningar som krävs för att uppnå delaktighet, och de följande åtta reglerna lyfter fram viktiga huvudområden för delaktighet. De tio sista reglerna beskriver redskap som kan användas för genomförandet och hur reglerna kan omsättas i praktisk handling. Till reglerna har kopplats ett system för övervakning och uppföljning.³

Världshälsoorganisationen, WHO, skiljer på begreppen skada, funktionshinder och handikapp. Den indelningen ger en mer precis, men samtidigt flexibel inställning och har använts inom många områden som t.ex. rehabilitering, utbildning, demografi, sociologi och politik. WHO:s officiella klassifikation är följande:

³ Handikapppropositionen

- Skada avser nedsättning av fysisk eller psykisk funktion på grund av en skada, störning eller sjukdom, vilken kan vara tillfällig eller bestående.
- Funktionshinder innebär begränsning av personens funktionsförmåga till följd av skadan.
- Handikapp avser den begränsning och de konsekvenser som uppstår i personens dagliga liv, till följd av funktionsnedsättningen i förhållande till den omgivande miljön.⁴

2.6 Nationell handlingsplan för handikappolitiken

Riksdagen fattade den 6 maj 2000 beslut om den s.k. handikappolitiska propositionen: *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken* (prop. 1999/2000:79). I beslutet fastslogs regeringens förslag om nationella mål och inriktning för handikappolitiken. Insatserna bör under de närmaste åren koncentreras till att skapa ett tillgängligt samhälle, att förbättra bemötandet av funktionshindrade samt att se till att handikapperspektivet genomsyrar alla samhällssektorer.

En förbättrad tillgänglighet betraktas som en viktig demokratifråga och leder till att människor med funktionshinder får bättre förutsättningar att studera, arbeta och klara sitt dagliga liv. Grundläggande för arbetet med tillgängligheten är den s.k. ansvars- och finansieringsprincipen, dvs. att kostnader för nödvändiga åtgärder ska finansieras inom ramen för den ordinarie verksamheten. I de fall kostnaderna blir för stora i förhållande till huvudmännens ekonomiska möjligheter kan de offentliga systemen träda in.

För kommunikationerna anges att tillgängligheten till transportsystemet fortlöpande bör förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster. Arbetet bör ha som mål att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast 2010. Med detta mål som utgångspunkt ska en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras. Gällande föreskrifter om tillgänglighet för funktionshindrade till färdmedel inom olika trafikslag bör ses över och skärpas. Med hänvisning till de statsbidrag som utbetalades under åren 1998 till 2002 för anpassningar av den lokala och regionala kollektivtrafiken gör regeringen bedömningen att stora delar av den lokala och regionala kollektivtrafiken bör kunna vara tillgängliga redan år 2003.

Samtidigt som regeringen anser att så få undantag som möjligt från kraven på tillgänglighet bör accepteras, skriver man att vissa undantag kan medges. Det gäller exempelvis de delar av den regionala och interregionala kollektivtrafiken som går i områden och i relationer med litet resandeunderlag. Dålig vägstandard samt behov av att transportera gods kan vara ytterligare skäl, som talar emot att införa låggolvsbussar i denna typ av trafik. Istället föreslår regeringen att efterfrågestyrd trafik med mindre fordon utvecklas, eftersom de kan erbjuda bättre lösningar både för resenären och trafikhuvudmannen än en fullständig anpassning av alla bussar.

⁴ ”Måluppdraget”, SIKA Rapport 2001:1 *Vidareutveckling av de transportpolitiska målen*.

Regeringen kan också tänka sig att längre anpassningstid kan behövas i vissa delar av kollektivtrafiken.

Vi tolkar detta som att regeringen öppnar för möjligheten att anpassningen av kollektivtrafiksystemet kan få ta mer tid än vad som är rymt fram till 2010. Vi anser dock att det är en fördel att planera för en fullständig anpassning redan till 2010, eftersom vi tror att man kommer längre på detta sätt.

I december 2001 tog sedan riksdagen beslut om proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*. I propositionen under punkt 4.3 anges att målet om en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade står fast som ett etappmål för ett tillgängligt transportsystem. Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.

2.7 Myndigheternas uppdrag

Myndigheterna på transportområdet har fått olika uppdrag med anledning av riksdagens beslut om handikapppropositionen. Vägverket har fått i uppdrag att se över föreskrifterna och kommit med en första rapport. Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket har enligt sina instruktioner ett ansvar för att hänsyn tas till funktionshindrades behov. Rikstrafiken har fått ansvar för att anpassningen av kollektiva färdmedel till funktionshindrades behov samordnas mellan samtliga trafikslag. Ansvaret för den s.k. Rådgivande delegationen för handikappfrågor har flyttats från Vägverket till Rikstrafiken. Rikstrafiken har dessutom fått i uppdrag att utreda en trafikslagsövergripande planering för ökad tillgänglighet för funktionshindrade.⁵

Trafikverken

I 2002 års regleringsbrev till trafikverken finns målet att andelen funktionshindrade som kan utnyttja kollektivtrafiken fortlöpande ska öka. Senast år 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade.

Trafikverken har i uppgift att utveckla trafikslags- och sektorsövergripande åtgärdsplaner för ökad tillgänglighet för funktionshindrade i samråd med Rikstrafiken och övriga trafikverk. De ska också ta fram en samlad strategi för hur transportsystemet ska kunna göras tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 mars 2003.

Hela resan är ett samverkansprojekt mellan Rikstrafiken, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Vägverket, HSO, Samtrafiken i Sverige AB, SLTF, Tåg i Bergslagen AB och Vinnova. Projektet initierades i anslutning till ett regeringsuppdrag som Rikstrafiken hade om att överväga behov och inriktning av samt former för trafikslagsövergripande åtgärdsplaner för ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Rikstrafiken skulle också överväga förutsättningar för ett suc-

⁵ Infrastrukturpropositionen

cessivt expanderat nät av tillgänglig kollektivtrafik på lokal, regional och nationell nivå. Projektet ska vara avslutat i mars 2003.⁶

Vägverket och Banverket har tillsammans initierat projektet *Användbar kollektivtrafik 2010*. Syftet med projektet är att få en första, grov tillståndsbild av kollektivtrafikens användbarhet på väg och järnväg tillsammans med en bedömning av åtgärdsbehoven och en kostnadsuppskattning för att uppnå riksdagens mål. Projektets resultat ska kunna användas som underlag i den långsiktiga investeringsplaneringen.

Övriga sektorsmyndigheter

Arbetsmiljöverket, Arbetsmarknadsstyrelsen, Boverket, Konsumentverket, Post- och telestyrelsen, Riksantikvarieämbetet, Socialstyrelsen, Statens kulturråd och Statens skolverk har tilldelats ett så kallat sektorsansvar. De fick i regleringsbrevet för 2002 i uppdrag att definiera sin roll som sektorsansvarig myndighet för handikappolitiken och redovisa förslag till etappmål för hur respektive myndighet ska kunna uppfylla sin del av de handikappolitiska målen.

Etappmålen bör vara uppfyllda senast år 2010. Arbetet ska genomföras i samverkan med de andra sektorsmyndigheterna och handikapporganisationerna. Handikappombudsmannen har fått i uppdrag att stödja sektorsmyndigheterna i arbetet med att ta fram etappmål.

⁶ Årsredovisning 2001 för Hela resan

3 Behov av åtgärder

I detta kapitel försöker vi beskriva dagens situation när det gäller framkomligheten i infrastrukturen, informationssystemen, utbildning och bilstöd. På grund av den begränsade tid som vi har haft till vårt förfogande är beskrivningarna mycket översiktliga. På flera av områdena kommer trafikverket att redovisa läget och de åtgärder som behöver vidtas i mars 2003, då de ska redovisa sitt arbete till regeringen.

3.1 Framkomlighet i infrastrukturen

Standarder

För närvarande finns det inte några fastställda standarder för hur transportsystemet ska se ut för att bedömas som tillgängligt. Däremot finns det flera förslag till standarder. Nedan nämns två större projekt som arbetat med att ta fram standarder.

I projektet TågplusGuiden Serviceinfo har en inventeringsmall tagits fram med hjälp av forskare som genomfört fokusgruppsintervjuer med äldre och funktionshindrade, andra resenärer samt olika personalgrupper.

I Västra Götaland har regionutvecklingsnämndens regionala trafikplaneringsgrupp⁷ tillsatt en temagrupp för handikappanpassning av trafiken. Temagruppen har haft i uppgift att samla in befintlig kunskap inom området och sammanställa den genom att definiera tillgänglighet för personer med olika funktionshinder i Västra Götaland när det gäller terminaler och hållplatser, färdmedel, information och service, drift och underhåll samt trafikeringsformer. Temagruppen har presenterat sitt arbete i rapporten *Riktlinjer och standard/normer för fysisk tillgänglighet för personer med olika funktionshinder inom trafiken i Västra Götaland*⁸.

Inventeringar av framkomligheten

Inom ett flertal projekt, initierade av trafikverket och andra, pågår inventeringar av knutpunkter i transportsystemet. Inventeringarna är ett första steg på väg mot ett transportsystem som är tillgängligt för alla. Inte förrän man vet hur det ser ut, kan man bedöma vilka åtgärder och kostnader som behöver göras för att hela systemet ska anses som tillgängligt.

⁷ Trafikplaneringsgruppen består av representanter från Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Västtrafik, Miljösekreteriatet, Länsstyrelsen, Luftfartsverket samt Handikappkommitténs kansli.

⁸ Arbetsmaterial 020625

Utformning av kollektivtrafikfordon

Självklart måste även fordonen vara utformade på ett sådant sätt att de är tillgängliga för funktionshindrade. Nedan följer en kort beskrivning av läget när det gäller fordonen.

Buss – nytt direktiv från EU

Europeiska Kommissionen tog 1993 initiativ till ett direktiv med tekniska krav för typgodkännande av bussar⁹. Ett syfte var att harmonisera kraven för att underlätta den fria handeln med bussar över nationsgränserna. Ett annat syfte var att bussar ska uppfylla högt ställda krav på passagerarsäkerhet och tillgänglighet för personer med nedsatt förflyttningsförmåga.

I direktivet anges bland annat att en person i rullstol ska kunna ta sig från bussens utsida till en särskild rullstolsplats i bussen. Minimimått, hållfasthetskrav och säkerhetskrav anges på platsens storlek, ramp och lyftanordning. Stödanordning eller fastsättningsanordning för rullstolen ska finnas och uppfylla angivna hållfasthets- och säkerhetskrav.

Kraven är obligatoriska för bussar av Klass I, som är bussar byggda för tätortstrafik. För övriga typer av bussar kan medlemsstaterna själva välja vilken grad av tillgänglighet som ska gälla nationellt.

Förslaget antogs av rådet i samråd med parlamentet i oktober 2001. Det innebär att nya bussar måste uppfylla kraven i direktivet från och med den 1 januari 2004 eller 2005 för att få tas i bruk.

Tåg – nya råd inom kort

Alla nya fordon granskas ur ett handikappersperspektiv i Banverkets spårmedgivande-process. Fortfarande är det dock Transportrådets föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik¹⁰ som gäller. Föreskrifterna är delvis föråldrade och nya råd och rekommendationer håller på att tas fram och ska vara klara i slutet av 2002.

Flyg – Europeiska rekommendationer styr

Utformning och inredning av flygplan är ur säkerhetssynpunkt förenat med ett mycket strikt regelverk, men det finns idag inte några bindande regler för hur flygplanen ska vara inredda ur tillgänglighetssynpunkt. Däremot finns rekommendationer som i stor utsträckning följs vid beställning av nya flygplan eller ombyggnad av befintliga flygplan.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG

¹⁰ TPRFS 1985:10

Det europeiska luftfartsmyndighetssamarbetet, ECAC, har utfärdat rekommendationer¹¹ för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade resenärer. I rekommendationerna anges exempelvis hur en toalett eller en sittplats ombord i ett flygplan ska vara utformad för att anses som tillgänglig under de förhållanden som råder på ett flygplan.

Inom EU pågår arbete för att förbättra flygpassagerarnas rättigheter i allmänhet. Ett prioriterat område är att förbättra villkoren för funktionshindrade flygresenärer. De frivilliga åtaganden som utarbetats av flygbranschen och handikapp- och konsumentorganisationer gemensamt innehåller exempelvis en rad åtaganden för att tillgodose funktionshindrades särskilda behov i luftfarten.

Båt – regler endast för större fartyg

Utformningen, inklusive handikappanpassning, av svenska passagerarfartyg i inrikes trafik regleras av Sjöfartsverkets författningssamling¹². Författningssamlingen gäller fartyg med 100 passagerare eller mer som är byggda 1960 eller senare, eller som genomgår större ombyggnad.

Vidare finns ett illustrerat häfte, *Handikappanpassning av skärgårdsbåtar – En handbok*¹³, som redovisar riktlinjer och lösningar för handikappanpassning.

Ansvar och garanti för att kollektivtrafiksystemet fungerar

För att en resa ska fungera från dörr till dörr är det viktigt att resenären kan lita på att alla resmoment fungerar. Detta innebär att det bör finnas en garanti för att byten etc. fungerar. Det gäller även infrastruktur som hissar i terminaler och dylikt. Om en hiss är ur funktion bör ett alternativ finnas i form av bärare eller möjlighet till annan assistans genom larmsignal eller hjälptelefon. Som en sista utväg kan kontant ersättning, liknande SL:s resegarantin betalas ut för att resenären tvingas att ta en omväg.

Eftersom väderleken spelar en avgörande roll för sjöburen kollektivtrafik måste särskilda regler utformas för kollektivtrafik till sjöss. Det kan aldrig lämnas någon garanti för att en sjötransport kan genomföras. Däremot kan ansvar och garanti gälla för de handikappanpassade anordningarna¹⁴.

Vad finns det för ansvar i dag för att garantera att exempelvis hissar fungerar? Är det möjligt att utfärda någon slags resegaranti även för denna del av resan? Om en hiss är ur funktion, kan man då kräva att man istället får assistans att ta sig upp för trapporna? Hur lång tid (om någon tid alls) är det acceptabelt att en hiss är avstängd? SIKA anser att ansvars- och garantifrågorna bör utredas.

¹¹ ECAC doc 30 part 5

¹² *Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om handikappanpassning av passagerarfartyg*, SJÖFS 1992:10

¹³ Transportforskningsdelegationens skrift 1983:11, framtagna i samarbete med Sjöfartsverket

¹⁴ Som förordningen är utformad idag har dock inte passagerarbåtar som tar under 100 passagerare eller som är kölsträckta före 1960 någon skyldighet att handikappanpassas.

3.2 Tillgång till information

Informationssystemet TågplusGuiden Serviceinfo

TågplusGuiden är ett söksystem på Internet och CD-version som ger information om snabbaste resväg mellan ca 2 000 Tågplusorter. Söksystemet är utvecklat av Samtrafiken¹⁵ i samarbete med tågtrafikföretagen och länstrafikföretagen.

I ett pågående projekt utvecklar Samtrafiken TågplusGuiden till ett informationssystem kallat TågPlusGuiden Serviceinfo. I projektet, som är finansierat av Banverket, Vägverket och Vinnova, kompletteras TågplusGuiden med uppgifter om tillgänglighet, service och kvalitet för äldre, funktionshindrade, barnfamiljer och andra långväga resenärer med särskilda behov.

De övergripande målen för utvecklingen av TågplusGuiden Serviceinfo är följande:

- Lättare och snabbare att skaffa information om färdmedels och bytespunkters fysiska tillgänglighet samt personlig service vid resor
- Förbättrad tillgång till informationssystemet
- Mer tillförlitlig information
- Ökad information före och under resan som gör det lättare, tryggare och bekvämare att resa kollektivt
- Lättare för trafikhuvudmän och trafikföretag att upptäcka och åtgärda brister i informations- och transportsystem

I dagsläget (september 2002) är främst stationer, terminaler och hållplatser i Dalarnas län, Hallands län, Västmanlands län, Västra Götalands län samt Örebro län inlagda i informationssystemet TågplusGuiden Serviceinfo. Under hösten kommer fler stationer och terminaler att läggas in.

3.3 Utbildning i bemötande för personal i kollektivtrafik

Handikappförbundens samarbetsorgan (HSO) har, som en del i Hela resan-projektet, i uppgift att ta fram riktlinjer för bemötande. Målet med projektet är att alla resenärer med funktionshinder ska känna trygghet och bli positivt bemötta av personal inom de allmänna kommunikationerna.

Syftet med projektet är att

- öka kunskapen om bemötande gentemot resenärer med funktionshinder
- utforma ett utbildningspaket riktat till olika personalkategorier inom kollektivtrafiken. Detta ska inledningsvis ske i Bergslagen.
- utbildningspaketet ska ligga till grund för en nationell utbildning i bemötande för all servicepersonal inom kollektivtrafiken.

Arbetet pågår och ska vara klart i februari 2003.¹⁶

¹⁵ Samtrafiken i Sverige AB bildades år 1993 och ägs gemensamt av Arlanda Express, BK Tåg, Destination Gotland, SJ, Tågkompaniet och länstrafikföretagen i alla län.

¹⁶ HSO:s hemsida, www.hso.se

3.4 Statligt bilstöd

För att underlätta resor till och från arbete eller studier finns statligt bilstöd. Detta kan utgå till personer med varaktiga funktionshinder och väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand samt till föräldrar med funktionshindrade barn. Bidrag kan lämnas som grundbidrag, anskaffningsbidrag samt ett anpassningsbidrag för att täcka nödvändiga ombyggnationer av bilen. Från slutet av 1988 till och med december 2001 beräknas ca 30 000 personer ha beviljats bilstöd. Kostnaden för utbetalat bilstöd har under dessa år uppgått till 2,8 miljarder kronor.

I Riksrevisionsverkets (RRV) översyn av bilstödet för funktionshindrade¹⁷ konstateras att det saknas underlag i offentlig statistik för att bedöma om intentionerna med bilstödet tillgodoses. Det är därför osäkert i vilken utsträckning bilstödet når de personer som är berättigade till stödet och vilka effekter det har för brukarna. Enligt RRV:s beräkningar medför bilstödet i många fall lägre offentliga kostnader än kommunal färdtjänst. Beräkningarna bedöms dock som osäkra då kostnaderna för färdtjänst varierar mellan kommuner och med funktionshindrade personers resmönster.

I rapporten *Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet* finns förslag om att en ekonomisk utvärdering bör ske av utbyte mellan färdtjänst och bilstöd. Samtliga resmissinstanser är positiva till att en utvärdering görs.

3.5 Kostnadsuppskattningar

Banverket och Vägverket har i projektet *Användbar kollektivtrafik 2010* gjort en första, grov bedömning av vad det skulle kosta att bygga bort de hinder för funktionshindrade som återfinns på stationer och hållplatser. Uppskattningarna av kostnaderna för stationerna bygger på de inventeringar och kostnadsberäkningar som gjorts i norra, östra och mellersta banregionerna. Dessa kostnadsberäkningar har sedan använts för att räkna fram kostnader för de övriga två banregionerna.

Rapporten visar att det skulle krävas åtgärder för ca 700 miljoner kronor för att handikappanpassa de delar av stationerna som Banverket ansvarar för, dvs. plattformar, monitorer för trafikantinformation, hissar till plattformar m.m. I de beräknade kostnaderna ingår ett generellt påslag om 200 000 kr per station för de stora och 100 000 kr per station för de mindre stationerna (dock inte för de allra minsta stationerna). Påslaget ska täcka kostnader för att se över trafikantinformationen och för att installera en s.k. ”infopunkt”.

Framför allt är kostnaderna stora för de mindre stationerna¹⁸. Av de totalt ca 700 miljoner kronorna som ligger på Banverkets direkta ansvar, utgör åtgärder på de mindre stationerna ca 470 miljoner kronor. De största kostnadsposterna är

¹⁷ RRV 1999:24

¹⁸ Stationer som har mindre än 1000 resenärer, mindre än 100 bussturer per dygn eller mindre än 5000 invånare

höjning/sänkning av plattformar, installation av hissar och utbyte av monitorer för trafikantinformation.

SIKA har låtit Inregia kostnadssätta de åtgärder som krävs för att göra kollektivtrafiken tillgänglig. Med hjälp av de inventeringar som är gjorda i TågplusGuiden Serviceinfoprojektet för Hela resanprojektet och kostnadsuppskattningar från leverantörer med flera har ungefärliga kostnader tagits fram för olika typer av större och medelstora stationer och terminaler.

I rapporten konstateras att många av de brister som återstår på de inventerade stationerna¹⁹ är relativt enkla och billiga att åtgärda, i synnerhet om det görs i samband med andra åtgärder. De vanligaste bristerna är att det saknas ramper, automatiska dörröppnare, teleslingor och monitorer.

Några av de mest kostsamma åtgärderna är installation av hissar och införskaffande av ombordstigningsliftar till flygplatser som har remoteuppställningar²⁰ av flygplan. Båda dessa åtgärder kostar ungefär en miljon kronor per styck.

Sammantaget kan man konstatera att det främst är de mindre stationerna och terminaler som är dyra att åtgärda - dels eftersom de inte har åtgärdats tidigare, dels eftersom de är många till antalet.

Trafikverken kommer att redovisa mer definitiva kostnadsuppskattningar och eventuellt förslag till prioriteringar i sitt uppdrag i mars 2003 och i de väg- respektive banhållningsplaner som håller på att upprättas.

¹⁹ Hallsberg, Avesta-Krylbo, Mora jvstn, Morastrand jvstn, Göteborgs C inkl. Nils Ericson-terminalen, Borlänge C, Örebro C, Falun C, Stenaterminalen i Göteborg, Saltholmsterminalen, Styrö-Bratten, Landvetter samt Dala Airport.

²⁰ dvs när det saknas gater och flygplanen parkeras ute på flygfältet.

4 Förslag till etappmål

I detta kapitel ger vi exempel på etappmål som kan utarbetas till tidsatta och mer precisa etappmål med ytterligare kunskap om dagens situation, vilka åtgärder som krävs och till vilken kostnad. Vi föreslår att konkreta, tidsatta etappmål utarbetas i samarbete med trafikverken efter det att de redovisat sina uppdrag i mars 2003. Denna rapport kan utgöra ett underlag till fortsatta diskussioner.

Delmålet om tillgänglighet har följande lydelse i infrastrukturpropositionen när det gäller tillgänglighet för funktionshindrade:

Senast år 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.

4.1 Framkomlighet i infrastrukturen

Gemensamma standarder läggs fast

SIKA föreslår att berörda aktörer inom något år ska ha beslutat/enats om gemensamma standarder för fysisk utformning samt för lägsta möjliga service-, boknings- och bemanningsnivå kopplat till resandemängder. Standarderna ska vara förenliga med EU:s lagstiftning.

I dagsläget finns det flera förslag till standarder för att definiera tillgänglighet i transportsystemet. För att få en enhetlig syn på vad som är tillgängligt krävs gemensamma standarder.

Slutför inventeringen av transportsystemet

SIKA föreslår att samtliga flygplatser, resecentrum, järnvägsstationer, buss-terminaler, färjeterminaler och andra hållplatser ska vara inventerade enligt fastlagda standarder och på ett sådant sätt att det går att lägga in dem i Tåg-plusGuiden Serviceinfo och/eller liknande informationssystem. Inventeringarna ska vara slutförda inom ett år efter det att standarderna har fastlagts.

Under ett flertal år har stationer, terminaler och hållplatser inventerats både fysiskt och med avseende på servicegrad. SIKA anser att det är viktigt att inventeringsarbetet kommer till användning och föreslår därför att inventeringen av transportsystemet ska göras med de fastlagda standarderna och slutförs inom kort.

Stationsvärd på större bytespunkter

SIKA föreslår att det inom några år ska finnas en stationsvärd på samtliga större bytespunkter som resenären kan kontakta (personligen eller via telefon).

Idag saknas bemanning på ett flertal stationer, samtidigt som det i flera studier har framkommit att information inför och under resan är mycket viktigt för att funktionshindrade över huvud taget ska våga sig ut och resa. Detsamma gäller möjligheten att alltid kunna komma i kontakt med personal. En ”hjälptelefon” eller ett särskilt akutnummer som går direkt till ansvarig personal kan vara ett sätt att lösa problemet.

Ansvar och garanti för att resan fungerar

SIKA föreslår att trafikverken får i uppgift att utreda hur ansvars- och garanti-frågorna fungerar idag samt komma med förslag på hur ett garantisystem bör vara utformat. Innan denna fråga är löst kan inte kollektivtrafiksystemet anses vara tillgängligt för alla.

I ett tillgängligt kollektivtrafiksystem bör aktörer i kollektivtrafiksystemet kunna lämna garanti för att alla resenärer ska kunna ta sig fram i kollektivtrafiksystemet. Alternativ ska finnas om hiss eller dylikt är ur funktion.

4.2 Tillgång till informationssystem

Information genom flera sinnen och medier

SIKA föreslår att det senast år 2005 ska finnas system för information som gör det möjligt för olika grupper av personer med funktionshinder att vara väl informerade före och under en resa i Sverige. Informationen ska därför kunna inhämtas genom flera sinnen samt vara tillgänglig via olika medier.

Som tidigare nämnts är information före och under resan något som prioriteras högt bland de funktionshindrade. Informationssystem som tillgodoser att olika slags funktionshindrade kan få information om förseningar, byten m.m. även under resan ska finnas senast 2005. Informationen ska dessutom vara tillgänglig via olika medier som internet, telefon, texttelefon, textteve och som vid behov ska kunna presenteras med tydliga illustrationer.

Förslaget fanns med redan i SIKAs rapportering av sitt regeringsuppdrag om att vidareutveckla de transportpolitiska målen²¹.

²¹ Se fotnot 4.

4.3 Utbildning i bemötande för personal i kollektivtrafiken

Personalen utbildas i bemötande

SIKA föreslår att all personal i transportmyndigheter, trafik-/sälj företag m.m. inom några år ska vara utbildade i enlighet med den nationella modell för utbildning i bemötande som Hela resanprojektet föreslår eller liknande.

Inom Hela resanprojektet ingår att utveckla en nationell modell för utbildning i bemötande och förståelse för resande med funktionsnedsättning, vilket innebär att det bör finnas en nationell utbildning framtagen i början av 2003.

Förslaget överensstämmer med det förslag som fanns med i SIKAs måluppdrag²². Målet hade då följande lydelse: *Senast år 2002 ska personal i olika funktioner i transportmyndigheter, trafik-/sälj företag m.m. vara utbildade eller ha erbjudits utbildning i att bemöta personer med funktionshinder och tillgodose deras behov av stöd.*

4.4 Statligt bilstöd

Ekonomisk jämförelse mellan färdtjänst och bilstöd

SIKA föreslår att en ekonomisk utvärdering ska göras av utbyte mellan färdtjänst och bilstöd. I utredningen ska även frågan om gemensam huvudman/ansvarig handläggare för färdtjänst och för bilstöd utvärderas.

Idag bedöms ansökningar om statligt bilstöd respektive tillstånd för färdtjänst av olika huvudmän och det görs normalt ingen ekonomisk utvärdering mellan de båda hjälpmedlen. SIKA föreslår att en ekonomisk utvärdering görs för att se hur de offentliga medlen för färdtjänst och statligt bilstöd kan användas på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. I uppdraget bör även ingå att utreda frågan om gemensam huvudman.

Stimulera forskning om och utveckling av funktionshindrades personbilsanvändning

SIKA föreslår att forskning om och utveckling av funktionshindrades personbilsanvändning ska stimuleras.

Personbilen är det i särklass vanligaste färdmedlet för funktionshindrade. Trots detta finns det få studier som belyser detta. SIKA föreslår därför att forskning inom området stimuleras.

²² Se fotnot 4.

4.5 Upphandlad kollektivtrafik

Krav på utbildning i bemötande vid upphandlad kollektivtrafik

SIKA föreslår att det inom något år ska ställas krav på att personal med kundkontakt i upphandlad kollektivtrafik ska ha utbildning i enlighet med den nationella modell för utbildning i bemötande som Hela resanprojektet föreslår eller liknande. Inom några år kan kraven även gälla övrig personal.

SIKA anser att det är viktigt att personal utbildas i bemötande. Som ett första steg kan krav ställas på personal med kundkontakt i upphandlad trafik.

Krav på tillgänglighet vid upphandlad kollektivtrafik

SIKA föreslår att det inom några år ska ställas krav på att färdmedel/farkoster, trafik, infrastruktur, information och övrig service ska vara tillgängliga i all upphandlad kollektivtrafik.

Att införa krav på tillgänglighet i upphandlingsunderlag är ett steg på vägen mot ett tillgängligt transportsystem.

5 Finansiering och uppföljning av målen

För att få realistiska etappmål är det viktigt att man både diskuterar de kostnader som är förenade med de åtgärder som föreslås och samtidigt diskuterar hur finansieringen av dem ska ske. SIKA har dock inte någon möjlighet att i dagsläget ge några konkreta förslag på finansiering utan detta får anstå tills dess att trafikverken har redovisat sina uppdrag i mars 2003.

Etappmålen bör följas upp kontinuerligt. Idag har trafikverken i uppgift att redovisa de åtgärder som vidtagits under året i årsredovisningar och sektorsrapporter. En utökad rapportering kunde exempelvis innehålla andel av stationer/knutpunkter som är tillgängliga. När mer definitiva etappmål fastläggs bör även krav på uppföljning diskuteras.

6 Källförteckning

Börjesson, Mats, *Funktionshindrades resmöjligheter – Sammanfattning av senaste årens forskning*, Vinnova 2002.

Inregia, *Delrapport Klara bytet, resultat från expertpaneler* 2001.

Inregia, *Kostnadsuppskattning av tillgänglighetsfrämjande åtgärder i det kollektiva trafiksystemet*. 2002.

Inregia, *Jämförelse mellan Trivectors och Inregias kostnadsuppskattningar för tillgänglighetsfrämjande åtgärder i det kollektiva transportsystemet*. 2002.

Proposition 1999/2000:79, *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken*.

Proposition 2001/02:20, *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*.

Regeringskansliet, Näringsdepartementet, *Remissvar på Utvärderingen av handikappolitiken inom transportområdet*. 2002.

Regeringskansliet, Näringsdepartementet, *Remissvar på Vägverkets preliminära slutrapport över färdtjänstens tillstånd och utveckling samt behov av tillsynsmyndighet*. 2002.

Riksrevisionsverket, *Bilstöd till personer med funktionshinder*. RRV 1999:24.

Rikstrafiken, *Projekt Hela resan Årsrapport 2001*. 2001.

Rikstrafiken, *Utan hinder – En resa från dörr till dörr*. 2000.

SCB, *Undersökningar av Levnadsförhållanden*, ULF, tilläggsfrågor 1999 och 2000.

SIKA, *Vidareutveckling av de transportpolitiska målen*, SIKA-rapport 2001:1. samt underlagsrapporten *Ett tillgängligt transportsystem*. 2000.

Statskontoret, *Hela resan är målet – En utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet*. 2000:51. 2000.

Trivector, *Tillståndsbild för kollektivtrafikens tillgänglighet på järnväg och väg år 2010*, rapport 2002:26, september 2002.

Vägverket, *Sammanfattning av bussdirektivet 2001/85/EG: Europaparlamentets och rådets direktiv om särskilda bestämmelser för fordon som används för per-*

sonbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG. 2002.

Vägverket med flera, *Preliminär slutrapport över färdtjänstens tillstånd och utveckling samt behov av tillsynsmyndighet. 2001.*

Vägverket med flera, *Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet (Regeringsuppdrag K98/2302/4 m.fl.) Vägverkets publikation 2001:125. 2001.*

Västra Götalandsregionen med flera, *Riktlinjer och standard/normer för fysisk tillgänglighet för personer med olika funktionshinder inom trafiken i Västra Götaland. 2002.*

BILAGA 1

Arbetsgrupp inom SIKA

Åsa Vagland, projektledare

Anna Johansson

Anders Wärmark

Samråd

På grund av den korta tid som SIKA haft på sig för att genomföra uppdraget har det inte varit möjligt att ha det nära samarbete med trafikverken som uppdraget avsåg. Trafikverken har i möjligaste mån informerats om uppdraget genom Verksgruppen och Handsam – trafikverkens ansvariga för frågor som rör funktionshinder.

Handsam

Gunilla Bergman, Rikstrafiken

Susanne Fahlgren, Banverket

Henrik Lundberg, Luftfartsverket

Einar Tufvesson, Vägverket

Björn Waldenström, Sjöfartsverket

BILAGA 2

Kostnadsuppskattningar

Följande bilaga är hämtad ur Inregias rapport Kostnadsuppskattning av tillgänglighetsfrämjande åtgärder i det kollektiva trafiksystemet. Rapporten finns att ladda ner från SIKA:s hemsida www.sika-institute.se.

Bilaga 2 – Källor och antaganden

Nedan anges för olika typer av åtgärder vilka källor och antaganden som har legat till grund för de kostnadsuppskattningar som gjorts i uppdraget.

Där Boverket anges som källa avses den åtgärdslista ”Enkelt åtgärdade hinder – mot tillgänglighet till och i publika lokaler och på allmänna platser” (4 sept 2000) som finns i Boverkets rapport ”Delaktighet för alla”, regeringsuppdrag M2000/2750/Hs (2001). Kostnader angivna i Boverkets lista är entreprenadkostnader. Där Boverket anger kostnader inom parentes avses kostnad när åtgärden utförs planerat, i samband med andra investeringar och underhållsåtgärder, s.k. ”Passa-på-kostnader”.

1. Ramper

Boverket

Underbyggnad av uppschaktade jordmassor – i asfalt	600 kr/lm (300 kr/lm)
Underbyggnad av uppschaktade jordmassor – i plattor	850 kr/lm (550 kr/lm)
Underbyggnad av uppschaktade jordmassor – i gatsten	1 750 kr/lm (1 300 kr/lm)
Gallerdurk i metall	2 200 kr/lm (1 800 kr/lm)
Temporär ramp – aluminiumramp inkl. räcke och handledare	9 500 kr (7 500 kr)
Avfasning trottoarkant - asfalt	400 kr (0 kr)
Avfasning trottoarkant – gatsten	1 500 kr (750 kr)
Räcke – enkelt av smide	850 kr/lm (700 kr/lm)

Rampus AB (021-38 28 18)

Stationär ramp över 3 steg (1:12) ger 5.4 m ramp	c:a 16 000 kr inkl. ledstänger + c:a 3 000 i arbetskostnad
Stationär ramp över 5 steg (1:12) ger 9 m ramp i två delar ty vilplan krävs	c:a 30 000 kr inkl. ledstänger + c:a 5 000 i arbetskostnad
3 m ramp	11 000 kr (exkl. arbetskostnad)
4 m ramp	13 500 kr (exkl. arbetskostnad)
Portabel ramp	c:a 3 000 kr

Att förlänga befintliga ramper är vanligen inte lönsamt och begagnatmarknad finns knappt för ramper (men kanske kan man byta mellan olika terminaler).

2. Trösklar**Boverket**

Nedsänkning	1 200 kr (800 kr)
Spackling av golv	1 200 kr (800 kr)
Lös tröskelramp	750 kr (400 kr)

3. Handikapparkering**Boverket**

Nya ytor beräknas kosta 500 kr/m² och en hkp-P bör vara c:a 20-25 m², vilket ger en kostnad på c:a 10 000 kr.

Att anpassa befintliga parkeringsytor beräknas inte kosta något alls enligt Boverket, men det är trots allt ett visst arbete med att byta plats på skyltar alt. sätta upp nya, samt att måla om linjer/symboler och ett antagande görs därför att detta kostar c:a 2000 kr.

4. Hiss**Jernhusen, Roland Everman (040-20 22 48)**

Hiss upp till plattform/mellan två plan kostar c:a 1 000 000 kr inkl. schaktarbete

Roland hävdar att allt jag vid vårt telefonsamtal frågade om, finns på Skånes stationer. Exempelvis finns hissar överallt där det behövs sedan mitten av 90-talet.

5. Automatisk dörröppnare

Boverket

Automatisk öppnare med armbågskontakt (till enkeldörr) kostar 14 000 kr (12 000 kr).

6. Ombordstigningslyft

Henrik Lundberg, LfV

På flygplatser som helt eller delvis saknar bryggor och därför använder sig av remoteuppställning av flygplanen kan rörelsehindrade personer antingen bäras på med hjälp av bärstol och assistanspersonal. Ett alternativ är att en ombordstigningslyft införskaffas. En sådan kostar c:a 1 000 000 kr.

7. Hkp-WC

Boverket

Att installera en ringklocka för att få toaletten upplåst kostar 1 750 kr (1 000 kr)

Att anpassa en vanlig toalett/dåligt inredd hkp-WC:

Flytt av tvättställ	750 kr (0 kr)
Flytt av mindre utrustning (spegel, handtag et.c.)	150 kr/st (80 kr/st)
Larm	2 000 kr/st (1 400 kr/st)
Armstöd	2 200 kr/st (1 800 kr/st)

Jernhusen, Roland Everman (040-20 22 48)

Att nyinreda ett befintligt utrymme som ej varit WC-utrustat tidigare kostar c:a 50 000 kr (och upp till 100 000 kr beroende på befintligt VA).

8. Transporthjälpmedel

Leber Rehab

En basrollator med ordinarie utrustning kostar c:a 1 500 kr

Etac

En basrollator med ordinarie utrustning kostar c:a 1 300-2 000 kr

En basrullstol med broms kostar c:a 7 000-10 000 kr

9. Bagagekärror

CIVAS Terminalservice

CIVAS ansvarar för bagagekärresystemet på Arlanda. Dessa kärror är enkelt hanterbara och körbara med en hand. Kostnaden för en sådan kärra (inklusive myntsystem) är c:a 3 000 kr och ett parkeringsställ kostar c:a 5 000 kr.

10. Sittplatser och väderskydd

Jernhusen, Roland Everman (040-20 22 48)

Sittplatser	en bänk (4 pers) med armstöd kostar c:a 10 000 kr
stort väderskydd	ett stort "avancerat" uppvärmt och belyst (14x3m) kostar c:a 500 000 kr
litet väderskydd	ett litet enkelt med belysning kostar c:a 100 000 kr

11. Ledstråk

Jernhusen, Roland Everman (040-20 22 48)

Att variera plattmaterial vid nybyggnation är mycket billigt, medan upprivning av befintliga anläggningar är lite mer kostsamt. Det rör sig dock inte om några stora summor och färdiga system med olika mönster finns på marknaden.

Kontrastmålning är mycket billigt. Enligt Boverket kan man räkna med 75 kr/m² för plattor i annan färg/utseende och färgmarkering av kantsten kostar c:a 30 kr/lm med annat

Eftersom behovet av denna åtgärd är bristfälligt inventerat, så bortser vi i kostnadsberäkningarna från upprivning av befintliga anläggningar och förutsätter att lämpliga ledstråk skapas vid alla nya anläggningar och då till en obetydlig merkostnad.

12. Orienteringstavla

Boverket

En vanlig informationstavla med belysning, för utomhusplacering kostar c:a 14 000 kronor

KNM Informationssystem AB

En stor orienteringstavla över ett stationsområde, väl genomtänkt med pictogram och lite punktskrift samt belysning, kan gå på c:a 30 000 kr.

Jernhusen, Roland Everman (040-20 22 48)

orienteringstavla med taktil information	c:a 15 000 kr (60x70 cm) varav materialkostnad c:a 7000 kr
------------------------------------------	------------------------------------------------------------

13. Belysning**Boverket**

Lampa i tak (inomhus)	2 500 kr (2 000 kr)
Lampa på vägg (inomhus)	1 500 kr (1 000 kr)
Liten belysningsstolpe	9 000 kr (6 000 kr)
Armatur på fasad	2 5000 kr (2 000 kr)

KNM Informationssystem AB

Att installera bra utebelysning till infotavla/tidtabeller i ett väderskydd kostar c:a 3 000 kr.

14. Kassadisk**Alex inredningar, Tomas Alexandersson (08-756 87 00)**

Alex inredningar har levererat diskar till många av SJ:s terminaler och Tomas Alexandersson var med i utvecklingen av SJ:s s.k. "Petra-disk".

En höj- och sänkbar disk av hög kvalitet kostar c:a 45 000 kr. Då tillkommer kostnad för teleslinga och kassaapparat/informationsdisplay, med elkanaler m.m. finns klara.

15. Kösystem**Q-matic, Tomas Andersson (031-87 92 50)**

Ett kösystem för tre-fyra kassa-/informationsdiskar med en kölappsautomat tillgänglig även för synskadade (utrop av könummer och pipande signal till rätt kassa) kostar c:a 40 000 kr. Detta kösystem används av SJ på många stationer.

16. Biljettautomat

Vi har inte kunna identifiera någon serviceautomat för avancerad biljettförsäljning, som inte kräver att kunden använder sig av pekskärm. På Arlanda Express automater finns/fanns instruktion i punktskrift och maskinen ger viss information auditivt, men det hjälper inte om inte kunden klarar av själva beställningen och de flesta beställningar är mer komplicerade än att köpa en biljett till Arlanda.

Vårt förslag är att resenärer som kan styrka sin oförmåga att använda sig av befintlig biljettautomat till följd av någon funktionsnedsättning skall ges möjlighet att inhandla biljett ombord på fordonet, utan att betala gängse extraavgifter för att göra detta. Detta innebär snarast en rutinförändring och åsätts därför ingen kostnad.

17. Monitorer

Jernhusen, Roland Everman (040-20 22 48)

monitor för inomhusbruk	c:a 30 000 kr
monitor för utomhusbruk	c:a 40 000 kr

18. Signaler – auditiva och visuella

Det tycks inte finnas något bra exempel på visuell signal kopplad till viktiga högtalarutrop och för att påkalla uppmärksamheten vid viktiga förändringar på monitorer, men det torde vara en relativt enkel åtgärd. En uppskattning av kostnaden görs till 5 000 kr.

Kone Hissar, Jan Eric Gutafsson (08-752 35 00)

Att installera ett system för ljudsignal och enklare talsyntes i befintlig hissaneläggning (i offentlig miljö av typen terminal) kostar i genomsnitt 50 000 kr. Att beställa ett sådant system som tillägg vid en nyinstallation kostar c:a 30 000 kr.

19. Teleslingor

Audio LIC, Kurt Svallbring (08-590 00 455,)

Ett slingpaket till kassa/infodisk (inkl. mikrofon, förstärkare och minislinga) kostar 1850 kr (Den är enkel att installera, så vi bortser från arbetskostnad.)

Det är mycket svårare att ange en kostnad för slinga kopplat till högtalarutrop i en lokal. En grov uppskattning är att nyinstallation av ett slingpaket i en ”normal” lokal (utan för mycket armeringsjärn och andra störningskällor) upp till 150 m² kostar c:a 10 000 kr. En större lokal kräver större förstärkare och kostnaden ligger

kring c:a 17 000 – 25 000 kr. Slingan läggs vanligen längs golvsöcket eller i taket, ibland i rör. Som när det gäller de flesta andra åtgärder, så minskar kostnaderna och resultatet blir bättre om man från början veta om att teleslinga skall installeras i en lokal!

Hörservice Pontus Egerö AB (08 – 777 29 50)

Enligt ett grovt överslag kostar en komplett anläggning till en kassa-/informationsdisk c:a 2 500 – 5 000 kr.

Att installera ett slingpaket kopplat till befintligt utropssystem i t.ex. en väntsal på 150 m² kostar mellan 5 000 och 20 000 kr.

20. Enskilt rum

Tillgång till enskilt rum för exempelvis hemdialys eller vila vid störningar i trafiken anses vara viktigt för en del grupper av resenärer med funktionsnedsättningar. Det kan dock vara mycket svårt att ordna något sådant i befintliga lokaler, så här nöjer vi oss med att påpeka behovet och förutsätta att man vid nybyggen tänker på behovet. En väl avskild hörna alternativt en väl tilltagen handikapptalett i kombination med att terminalpersonalen vid akuta behov kan upplåta delar av sina lokaler borde räcka tills vidare.