

2010-10-18

*Integrations och jämställdhetsdepartementet  
103 33 Stockholm*

**Remissvar från Svenska Färdtjänstföreningen (SFF) angående ”Bortom fagert tal – om bristande tillgänglighet som diskriminering” DS 2010:20**

Svenska Färdtjänstföreningen (”SFF”) är en ideell förening som är ett samarbetsorgan för landets färdtjänstorganisationer, handläggare och utredare som genom inbördes samverkan vill medverka till att gemensamma angelägenheter kan diskuteras och utvecklas. Föreningen skall också vara samarbetsorgan och forum för alla yrkeskategorier och förtroendevalda med anknytning till färdtjänstverksamhet.

Föreningen har beretts tillfälle att yttra sig över förslag om lagstiftning gentemot diskriminering. Föreningen yttrar sig om utredningen utifrån sin verksamhet, dvs kollektivtrafik och färdtjänst.

**1. Allmänt**

Det perspektivskifte som det skulle innebära att gå från behovet att vidta särskilda åtgärder till att istället fokusera på väl genomtänkta lösningar som syftar till att säkerställa tillgänglighet och användbarhet för så många människor som möjligt ser föreningen som en positiv åtgärd. Erfarenheten från USA med dess ADA-lagstiftning är i huvudsak positiv. I promemorian påpekas att en diskrimineringslag innebär att om motsvarade tjänst inte finns för ej funktionshindrade så behöver man inte heller tillhandahålla den för funktionshindrade. Jämfört med USA så finns i Sverige en tex lagstiftning om färdtjänst. Detta innebär en utökning av det skydd som den enskilde har i vårt land. SFF noterar med tillfredsställelse den inriktning som utredningen har, nämligen att gå från särlösningar till generella anpassningar.

Strävan inom svensk kollektivtrafik har länge varit att göra trafiken tillgänglig för alla grupper och inte minst de med olika typer av funktionsnedsättningar. Detta manifesterades ytterligare då regeringen lade fram den propositionen om en ny färdtjänstlag. Denna proposition fick namnet ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (1996/97:115).

Ett tillgängligt samhälle och möjligheten att resa för människor med funktionsnedsättningar hänger samman med att hela resekedjan fungerar. En sammanhållen och fungerande resekedja förutsätter ett väl fungerande samarbete mellan olika parter i samhället. Om en person, beroende på att vägen till terminalen/hållplatsen inte är tillgänglig kanske i brist på snöröjning eller trappor, inte kan ta sig till

bussen så är den tillgängliga kollektivtrafiken av föga värde för individen. Hur denna samverkan skall uppnås berör inte utredningen. Tvärtom säger utredningen att ” När det gäller tillgänglighetsåtgärder inom kollektivtrafiken är det själva resmöjligheten som utgör tjänstens kärninnehåll.” Men för den enskilde resenären är den sammanhållna resan inklusive möjligheten hur man tar sig till och från terminal/hållplats väsentlig betydelse och bör belysas bättre.

Vidare vill också betona vikten av att försäkra att det finns en koordineringsskyldighet mellan transportören som ansvarig för assistans vid på- och avstigning och förvaltaren som ansvarig för ledsagningen. Detta så att en person med funktionsnedsättning inte ska befinna sig i en situation där ledsagningen fungerar men inte assistansen vid på- och avstigning eller vice versa. Inom vissa sektorer, tex järnväg, har det skett en uppdelning på flera aktörer. I detta fall tågoperatören, Järnhusen och Banverket. Att alla inblandade tar sitt ansvar och samverkar – utifrån klara ansvarsgränser - är en förutsättning för att resan skall fungera för den enskilde. Föreningen har fått en del signaler om att det är så och så med detta.

Hela lagstiftningskomplexet rörande individuellt anordnade transporter såsom färdtjänst, sjukresor, riksfärdtjänst och skolresor är relativt gammalt, och är i behov av en rejäl översyn. Det är viktigt att man nu ser persontrafiken som ett integrerat system och kommer bort från det stuprörstänkande som nu råder. Detta inte minst utifrån den utveckling som skett inom den allmänna kollektivtrafikens område och som också är kopplade till de ambitioner som syftar till att förstärka resenärens rättigheter. SFF föreslår därför att regeringen tar initiativ till en sådan översyn.

SFF medverkar gärna i ett sådant arbete.

## ***2. Tillgänglig kollektivtrafik***

I DS 2010:20 Bortom fagert tal konstateras att ”Fortfarande återstår det mycket att göra också för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig. Färdtjänsten är avsedd som ett komplement till kollektivtrafiken, främst för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer. Det betyder att varje steg som tas för att anpassa kollektivtrafiken och resekedjan från hem till färdmedel, minskar svårigheterna att åka kollektivt och ökar därmed också möjligheterna till delaktighet i samhället på likvärdiga villkor för personer med funktionsnedsättning. Det innebär vidare att mindre resurser behöver läggas på olika sår lösningar, som färdtjänst och riksfärdtjänst.”

Svenska färdtjänstföreningen delar denna uppfattning.

## ***3. Kostnadsaspekten.***

Enligt promemorians förslag bör allmänt gälla att det inte är skäligt att kräva en tillgänglighetsåtgärd som överhuvudtaget inte går att genomföra, antingen rent faktiskt eller därför att den ansvarige inte rättsligt råder över möjligheterna att vidta åtgärder med vissa undantag som redovisas senare i remissvaret. Sex punkter definieras som särskilt ska beaktas. Dessa punkter är inte uttömmande utan även andra omständigheter kan beaktas

1. Om åtgärden är av det slaget att den behöver vidtas redan enligt andra bestämmelser
2. Nyttan särskilt för personer med funktionsnedsättning av att åtgärden vidtas
3. En verksamhets möjligheter att bära kostnaderna för åtgärden
4. Den verksamhetsansvariges möjligheter att förutse behovet av åtgärden
5. Åtgärdens inverkan på verksamhetens innehåll, funktion eller organisation samt
6. Åtgärdens inverkan på hälsa, säkerhet och kulturmiljö

Detta innebär att det för trafik huvudmän motsv. är svårt för att inte säga omöjligt att beräkna de kostnader som är förknippat med införandet av den nya lagen.

Inte heller går det ur utredningen bedöma vilken omfattning och storlek eventuella sanktionsåtgärder skulle få.

Ett klarläggande här är av väsentlig betydelse. Den teknik som valts, dvs att parallellt med att förslaget är på remiss, ge Statskontoret två parallella uppdrag att göra ytterligare fördjupningar och utredningar gör det nätt opp omöjligt för SFF att göra en helhetsbedömning av förslaget. Det skulle vara lämpligt att åtminstone ha en hearing då Statskontorets analys föreligger. SFF medverkar gärna i ett sådant arbete.

#### **4. Är taxi kollektivtrafik?**

Utredningen nämner också att ”Svårigheterna för personer som använder rullstol att åka taxi är ett problem som återkommande har tagits upp av företrädare för handikapporganisationerna, bl.a. under de hearingar som jag hållit under utredningsarbetet. Det påtalas då att det i Sverige, till skillnad från i flera andra europeiska länder, sällan går att spontanbeställa en taxi som kan ta ombord en elrullstol och att kunden i så fall här dessutom debiteras ett mycket högre pris än andra taxiresenärer.”

Svenska färdtjänstföreningen delar denna uppfattning. Föreningens uppfattning är att eftersom taxi anses ingå i den allmänna kollektivtrafiken så skall samma krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning även gälla denna näring. I dag förs detta ansvar gärna över på det offentliga. Taxi skall naturligtvis kunna nyttjas av alla. Detta är inte minst viktigt för besökande och turister – vare sig de är svenska eller utländska. För taxi finns inga EU-direktiv som är tillämpningsbara avseende anpassning för tillgänglighet eller rullstolsplats. Taxi regleras endast nationellt. Den unika Svenska fordonsutformningen av specialfordon/rullstolstaxi som är mycket personbilslik i kombination med en god resenärssäkerhet innebär att det i dagsläget finns fordon som är väl avpassade för såväl gående som rullstolsburna. Det finns således inga skäl- varesig ekonomiska eller andra - att undanta taxiverksamheten från kravet att vara ett tillgängligt transportmedel för alla.