

Datum	Ert datum	Diarienummer	Er beteckning
2009-03-25	2008-10-23	F08-11611/SA40	S2008/8697/ST

Banverket
Samhälle och
planeringSE-78185
BORLÅNGE

Socialdepartementet
103 33 Stockholm

Telefon 0243-445000
Telefax 0243-445009
www.banverket.se

Regeringsuppdrag

**Uppdrag inom det särskilda ansvaret som
sektorsmyndighet inom handikappolitiken**

Kopia till:
Näringsdepartementet
Diariet

Handläggare:
Niklas Henriksson
Tel. 0243-445403

Uppdraget

Banverket har som sektorsmyndighet inom ramen för handikappolitiken fått uppdraget att till regeringen:

- lämna en av de insatser som genomförts inom den sektor respektive myndighet omfattar
- beskriva utvecklingen inom respektive myndighets sektorsansvar och därvid särskilt beakta resultatet av uppsatta mål och etappmål. Samt
- göra en bedömning av fortsatt behov och prioriteringar på området.

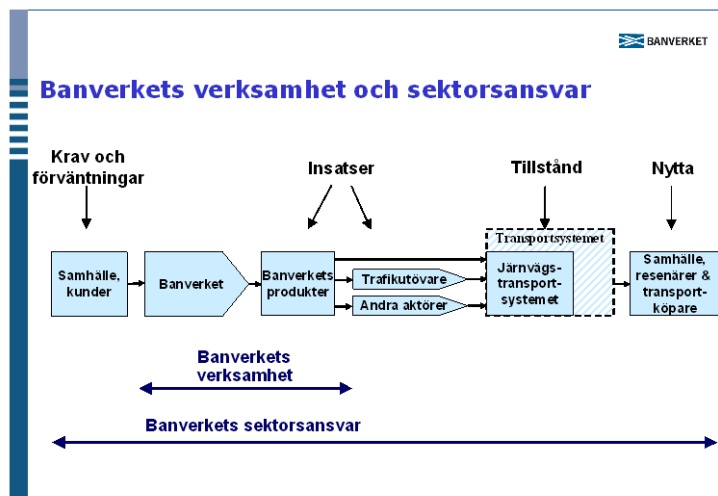
Regeringen har också gett Handisam ett särskilt uppdrag att samordna och sammanställa sektorsmyndigheternas rapporter. Dokumentet följer i stort Handisams utskickade handledning för redovisningen.

Redovisning och analys av arbetet, insatser och mål

- Hur har ansvaret och det operativa arbetet med sektorsansvaret organiserats?

Banverket har, enligt verkets instruktion, ett sektorsansvar för hela järnvägstransportsektorn inklusive tunnelbana och spårväg och ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Banverket ska vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Banverkets verksamhet och sektorsansvar kan beskrivas med en förädlingskedja enligt bilden nedan.

Banverket har alltså ett ansvar gentemot uppdragsgivaren, regeringen och riksdagen för hur järnvägssektorn som helhet utvecklas. Exempel på detta är järnvägens trafiksäkerhet och tågens punktlighet. Det kan aldrig råda någon oklarhet om att Banverket har ett övergripande ansvar för trafiksäkerheten och punktligheten. Det gäller oavsett vad bristerna beror på och vem av aktörerna som har det direkta ansvaret.



Banverket har till uppgift att förvalta och utveckla den övervägande delen av statens järnvägsnät samt att leda trafiken och lämna trafikantinformation. Inom dessa områden är vi beroende av olika intressenter för att nå goda resultat. Ett effektivt förebyggande underhåll kräver att vi kommer överens med järnvägsföretagen om tider för banarbete. En bra tidtabell förutsätter flexibilitet och förhandlingsvilja hos både oss och järnvägsföretagen. Korrekt trafikantinformation vid störningar i trafiken förutsätter att vi får snabb och säker information från järnvägsföretagen. Det är tydligt att det är Banverket som har ansvaret för dessa uppgifter och att vi tar vårt sektorsansvar, men det sker med finansiering av våra anslag för investeringar respektive drift och underhåll.

Banverket bedriver också myndighetsutövning. Det är verksamhet som bedrivs med stöd av lagar och förordningar och som resulterar i bindande beslut för enskilda individer och företag. Exempel på myndighetsutövning är beslut om järnvägsplan och om statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar och fordon. Även myndighetsutövningen riktar sig utåt och är ett led i att järnvägen ska uppfylla samhällets krav. Den är därför också en del av vårt sektorsansvar.

För att gemensamt utveckla formerna för samarbete inom sektorn har Banverket inrättat ett Sektorsråd för järnvägen. I detta råd samlas representanter från järnvägssektorns aktörer för att diskutera sektorsövergripande frågor.

Banverkets sektorsansvar innebär att vi dessutom måste följa upp utvecklingen i sektorn och intressera oss för och vid behov försöka påverka övriga aktörers insatser. När vi arbetar med denna typ av frågor anser vi oftast att vi arbetar med sektorsuppgifter.

En tolkning av vad sektorsuppgifter innebär är:

- *Samordning*: Vi samordnar och tydliggör sektorns agerande i en riktning som stämmer med de transportpolitiska målen. Typiska exempel på detta är sektorsstrategier och sektorsprogram i samverkan med sektorns aktörer.
- *Forskning, utveckling och demonstration*: Vi har resurser för forskning och utveckling och demonstration inom anslagen för investeringar, drift- och underhåll och sektorsuppgifter. Men förutom den rent sektorsrelaterade FUD-verksamheten finansierar sektorsanslaget att ta fram FUD-program och FUD-planer, att fånga upp angelägna utvecklingsområden och projekt för sektorn, fördela forskningsresurser samt att sprida de forskningsresultat som framkommer.
- *Uppföljning*: Vi dokumenterar och följer upp vad som händer i sektorn. Hit hör till exempel vårt arbete med att ta fram statistik och årliga sektors- och miljörapporter. Här är vi beroende av underlag från sektorns aktörer.
- *Påverkan*: Ibland försöker vi förmå en eller flera andra aktörer att handla på ett visst sätt. Det kan till exempel handla om att visa på förbättringsmöjligheter inom operatörernas fordonsunderhåll, för att stödja en bättre punktlighet, eller att driva på operatörer och andra aktörer för att förbättra möjligheterna för

personer med funktionsnedsättningar att komma på och av tågen. Frågor om resegarantier eller biljettsamverkan är andra exempel på sektorsuppgifter där vi måste vara beredda att påverka andra aktörer.

- *Stöd till regeringen:* Som stabsorgan till regeringen utför vi, på regeringens vägnar, olika typer av uppdrag och tar fram beslutsunderlag till regeringen. Även dessa är ofta att betrakta som sektorsuppgifter.
- *Beredskap, säkerhet och trygghet:* Arbetet med försvar och beredskap kan visserligen anses vara en sektorsuppgift, men finansieras till stor del via separat anslag. Däremot finansieras en del av arbetet med säkerhet och trygghet via sektorsanslaget. Det handlar om samverkan med andra aktörer för att förebygga olyckor, skadegörelse och otrygghet för resenärer. Information om el- och trafiksäkerhet är här viktiga inslag.

Kompetensförsörjning till järnvägssektorn och samordning av det internationella arbetet är andra viktiga komponenter i våra sektorsuppgifter.

När utvecklingen inte går i riktning mot de mål som riksdagen och regeringen har pekat ut, är det Banverkets uppgift att uppmärksamma avvikelserna och ge förslag på åtgärder. I vissa fall är det Banverket som kan agera, medan det i andra fall är regeringen eller andra aktörer som kan agera. För att lyckas krävs en hög grad av kundfokusering och förmåga att sätta in järnvägen i ett samlat samhällsperspektiv. Dessutom krävs en väl utvecklad dialog med aktörerna i vår omvärld. En stor del av aktiviteterna inom anslaget för sektorsuppgifter drivs därför i samverkan med järnvägsföretag, transportköpare, andra myndigheter och kommuner/regioner.

Arbetsuppgifterna för att ta sektorsansvaret är spridda i organisationen. Ett övergripande ansvar för att samordna insatserna och följa utvecklingen har legat på avdelningen Järnväg och samhälle fram till omorganisationen 2007. En sektorsamordnare anställdes 2002. Därefter överflyttades det ansvaret till GD Stab. Från och med den 1 mars 2009 ligger ansvaret på enheten Samhälle och planering. Ett antal regionala direktörer är nu de främsta kontaktytorna mot externa aktörer, men inom specifika sakområden sköts dialogen av medarbetare med fördjupad kompetens inom respektive område.

- Hur har arbetet förändrats och utvecklats under åren?

Banverket fick under år 2000 regeringens uppdrag att utarbeta en sektorstrategi för järnvägssektorn. I sektorsstrategin "Öppet spår" som överlämnades till regeringen i juni 2000 var övergripande mål och strategier formulerade för järnvägssektorn. Ett preliminärt sektorsprogram för järnvägen redovisades i mars 2001 och sektorsprogrammet utgjorde en fortsättning på sektorsstrategin genom att redovisa åtgärder för att öka järnvägstransporternas konkurrenskraft. Därefter fördjupade Banverket tillsammans med järnvägssektorns aktörer sektorsprogrammet inom ett antal av områdena, ett arbete som redovisades i april 2002.

Datum
2009-03-25

Diarienummer
F08-11611/SA40

Under 2004 utvärderades Sektorsprogrammet. Utvärderingen visade att programmet fyller en funktion och att det finns förväntningar på fortsatt arbete i samma anda. Samtidigt identifierades några brister som beaktats i arbetet med Sektorsprogram 2006.

Inför Sektorsprogram 2002 bildades en styrgrupp, som sedan fortsatte att träffas fyra gånger per år för att följa hur arbetet fortskrider inom de områden som ingick i Sektorsprogram 2002. Gruppen kom också att fungera som referensgrupp vid framtagandet av Framtidsplan för järnvägen 2004-2015 samt för de årliga sektorsrapporterna. Styrgruppen initierade och drev på framtagandet av Sektorsprogram 2006.

Styrgruppen upphörde att existera i och med sitt avslutande möte den 27 september 2005 och ersattes av ett Sektorsråd för järnvägen.

Internt i Banverket har sektorsarbetet alltmer blivit en integrerad del av verksamheten.

- Vilka faktorer har påverkat arbetets organisation och vilka framgångsfaktorer har ni sett i ert sätt att organisera arbetet?

En mycket betydelsefull faktor för utvecklingen av Banverkets sektorsarbete var uppdragen att upprätta en sektorsstrategi år 2000. Därmed etablerades ett mycket konstruktivt samarbete med externa aktörer. Det har successivt utvecklats till följd av det positiva gensvar som samtliga parter upplevt.

Den klart viktigaste framgångsfaktorn är det engagemang som berörda aktörer visar och det konstruktiva samarbetsklimat som funnits.

- Vilka insatser har genomförts för att tydliggöra sektorsansvaret internt inom myndigheten?

Under 2002 togs en PM fram som tolkade innebörden av Banverkets sektorsansvar. Det redovisades för Banverkets styrelse som ställde sig bakom tolkningarna och definitionerna. Under åren 2002-2006 genomförde ledningsgruppen för dåvarande avdelningen Järnväg och Samhälle årliga ”turnéer” till regionerna och andra enheter inom Banverkets förvaltningsorganisation för att diskutera sektorsarbetet. Det regionala arbetet med sektorsfrågorna samordnades genom gemensamma prioriteringar och ett antal nätverk för att åstadkomma gemensamma förhållningssätt.

- Vilka arbetssätt och rutiner på myndigheten har förändrats i och med sektorsansvaret?

Under åren 2002-2006 genomfördes workshops under ledning av sektorssamordningen med banregionerna för att diskutera gemensamma prioriteringar som underlag för rekommendation för fördelning av anslag till banregionerna. De nätverk som etablerats har resulterat i mer enhetliga

arbetssätt och rutiner. Banverkets arbete med externa aktörer har successivt utvecklats.

- Hur sker samarbete och kommunikation med aktörer inom sektorn och hur har det utvecklats under åren?

- I samband med framtagandet av sektorsstrategin "Öppet spår" och framtagande av Sektorsprogram 2002 bedrevs ett omfattande projektarbete med många deltagande från alla tänkbara aktörer i, eller med koppling till, sektorn. I samband med dessa projekt fanns en styrgrupp. Denna styrgrupp levde kvar och ombildades till "Sektorsråd för järnvägen", som fortfarande finns kvar och träffas 4-5 gånger per år.
- Sektorsrådet har initierat ett antal underråd.
- Start av centralt tillgänglighetsråd 2003 – utveckling och sammanslagning med Vägverket 2008.
- Deltagande i Vägverkets regionala råd.
- Deltagande i SJ:s eget råd 2004-2007.
- Deltagande i Rikstrafikens rådgivande delegation.
- Samråd med sektorn i remisser, vid uppstart av nya projekt, transportpolitiska frågor.
- Regionala direktörers arbete.

Samarbetet med handikapprörelsen

- Har ett samrådsorgan med handikapprörelsen utsetts och vilka deltar i detta samråd?

2003 startades Banverkets Tillgänglighetsråd, ett forum för kontakter med handikapporganisationerna. Från början genomfördes två halvdagsmöten per år med sju handikapporganisationer och ett antal företrädare för branschen.

Syftet med rådet kan kort sammanfattas i följande punkter:

- Rådgivande organ
- Forum för informationsutbyte
- Fokus på handikappfrågor utifrån ett helhetsperspektiv
- Stimulera ett målmedvetet arbete inom berörda organisationer och myndigheter
- Bidra till att riksdagens uppsatta mål för personer med funktionsnedsättning uppnås

Rådet har sedan successivt utvecklats med fler deltagande organisationer och en utökad samverkan med Vägverket, med bland annat samlokalisering och senare även en gemensam sammanträdestimme varje möte. Man kan se en tydlig trend från att rådet varit fokuserat på järnväg till en mer helhetsorienterad syn på kollektivtrafik som ett sammanhängande system där kunden och inte transportsystemet är i fokus.

Datum
2009-03-25

Diarienummer
F08-11611/SA40

Därför fattades 2008 beslut om en sammanslagning av Vägverkets centrala handikappråd och Banverkets nationella tillgänglighetsråd till ett nytt verksgemensamt tillgänglighetsråd där ordförandeskapet årsvis alternerar mellan respektive verk.

Eftersom många frågor redan nu är gemensamma och man kan se en utveckling mot ett ännu mer gemensamt samarbete och ansvar sågs sammanslagning av de båda råden vara en naturlig utveckling. Det underlättar även för handikapporganisationernas kontakter med de båda verken.

Rikstrafikens beslut att upphöra med sin rådgivande delegation var ytterligare ett argument för skapandet av ett mer inflytelserikt och välförankrat råd, som till del kan ta över den roll som delegationen hade. Man såg också i förlängningen att sjö- och luftfart blir deltagare i rådet för att få en heltäckande förankring bland transportverken.

Det nya verksgemensamma Tillgänglighetsrådet har numera fyra heldagsmöten per år med nio handikapporganisationer; Synskadades Riksförbund, Sveriges Dövas Riksförbund, De Handikappades Riksförbund och sex representanter från Handikappförbundens Samarbetsorgan (under 2009 från Astma- och Allergiförbundet, Hörselskadades Riksförbund, Riksförbundet för Trafik-, Olycksfall- och Polioskadade, Reumatikerförbundet, Riksförbundet för Mag- och Tarmsjuka) samt företrädare från Jernhusen, Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik, Taxiförbundet, Samtrafiken, Boverket och Branschföreningen Tågoperatörerna.

Man beslutade också att införa ett arbetsutskott på fyra personer, sekreterarna samt två brukarorganisationer, som förbereder ärenden cirka tre veckor före mötet. Detta för att förbättra möjligheterna till dialog mellan verken och organisationerna samt diskutera och förbereda aktuella frågor inför möten.

Vägverket har också regionala handikapp/tillgänglighetsråd där Banverket i vissa regioner är medarrangör och i andra finns med som mötesdeltagare. I och med sammanslagningen av de centrala råden är ambitionen att även de regionala råden ska ha ett gemensamt huvudmannaskap mellan Banverket och Vägverket och att det gamla namnet "handikappråd" utmönstras till förmån för begreppet Tillgänglighetsråd.

- Hur har samrådet påverkat genomförandet och utvecklingen av sektorsarbetet?

Samråden som sker både i det centrala Tillgänglighetsrådet och de regionala tillgänglighets/handikappråden är en viktig källa till input i vårt sektorsarbete. Råden ger en möjlighet till direkt diskussion mellan ett flertal handikapporganisationer, flera aktörer i sektorn och Banverket, vilket sammantaget ger en betydligt bättre helhetsbild än vid kontakter med en organisation i taget.

- *Hur har samordningen med Handisam fungerat?*
- *Hur har stödet fungerat? Har ni fått det stöd som ni efterfrågat?*

Banverket har i huvudsak deltagit i två olika aktiviteter som Handisam anordnat, dels samlingar med samtliga sektorsmyndigheter och dels möten enbart med trafikverken. De större samlingarna har många gånger gett värdefull input och erfarenhetsutbytet har många gånger varit givande, men också varit av relativt generell art eftersom myndigheter med så skilda verksamheter samlats.

De möten som skett med enbart trafikverken och Boverket har enligt Banverkets bedömning varit mer givande. De har upplevts som bra fora för utbyte av information, idéer och synpunkter. Dock har det tyvärr av någon anledning inte förekommit några möten under 2008, vilket hade varit önskvärt.

Banverket upplever att när man aktivt söker stöd i olika frågor har Handisam varit behjälplig i den omfattning som behövs. Det gäller till exempel indikatorarbetet på nationell och nordisk nivå.

Insatser och resultat

- *Vilka insatser har gjorts i anslutning till sektorsansvaret?*

Banverket har initierat och deltagit i ett antal försöksverksamheter och utvecklingsprojekt tillsammans med aktörer i sektorn, som i många fall lett fram till permanent verksamhet och produkter.

Redan 2000 inleddes tillsammans med KTH ett projekt för att skapa en modell för järnvägsfordon med bättre tillgänglighet. Resultatet av bland annat detta arbete kan vi se i de Reginatåg som används i regional trafik över hela landet idag.

Banverket gav med ledning av resultaten även ut Råd och rekommendationer för utformning av järnvägsfordon 2003.

Under 2002-2004 genomfördes ett försök med särskilda stationsvärdar på en medelstor, tidigare obemannad, station. Utvärderingen kunde tydligt peka på behovet av personlig närvaro för att underlätta och i många fall till och med möjliggöra resan för personer med funktionsnedsättningar. Ett konkret resultat av detta är att SJ idag har egna stationsvärdar på ett antal stationer i landet.

Banverket har vidare finansierat en kartläggning av tillgänglighetsaspekter för personer med kognitiva funktionshinder och tillsammans med Vinnova och Lunds Universitet utvecklat innovativa lösningar för att övervinna hinder för tillgängligheten.

Med start 2002 har Banverket tillsammans med Vägverket och ett antal andra aktörer deltagit i ett projekt med syfte att utveckla ett navigeringshjälpmedel för personer med kognitiva funktionsnedsättningar och synnedsättningar. Sedan

2006 ligger projektet inom ramen för eAdept som finansieras av Banverket, Vägverket, PTS och ett antal kommuner. Under ITS-kongressen i Stockholm hösten 2009 kommer projektet att kunna visa upp en färdig produkt som ska ge blinda och personer med synnedsättning en helt ny möjlighet att kunna navigera i miljön och företa resor på egen hand.

Stationsfrågorna har under lång tid varit i fokus för Banverket och arbete sker tillsammans med Jernhusen och kommunerna för att skapa god tillgänglighet. Banverket har givit ut en Råd och riktlinjer för hur stationsmiljön bör utformas för att bli användbar för personer med funktionsnedsättning. Ett skyltprogram har tagit fram för att skapa en sammanhållen skyltning i hela stationsmiljön som är enkel att förstå och har god synbarhet för att underlätta för personer bland annat med kognitiva funktionsnedsättningar och synnedsättningar.

En av de mer centrala aktiviteterna har varit att i EU tillsammans med järnvägsförvaltningar och andra aktörer i sektorn på Europainivå skapa ett gemensamt sammanhållet regelverk för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Dessa TSD PRM (Tekniska Specifikationer för driftskompatibilitet avseende funktionshinder i det transeuropeiska järnvägssystemet) trädde efter flera års arbete i kraft sommaren 2008 och kommer att på sikt ge stort genomslag när det gäller tillgänglighet i järnvägstransportsystemet.

Idag arbetar Banverket tillsammans med Jernhusen med att skapa ett nytt sammanhållet system för ledsagning av personer med funktionsnedsättning som då kommer att omfatta fler grupper än det nuvarande system som operatörerna ansvarar för. Före årsskiftet kommer detta att vara i funktion på samtliga stationer som idag har någon form av ledsagning och kommer därefter successivt byggas ut.

Banverkets sektorsansvar innefattar även spårbilar (ibland kallat spårtaxi). I Sverige pågår idag en stor del av det samlade utvecklingsarbetet i världen när det gäller spårbilar. Det koreanska företaget Vectus har världens idag största provanläggning för spårbilar i Uppsala och Banverket har bistått dem i arbetet med att utforma anläggningen så att god tillgänglighet och användbarhet för alla grupper av personer med funktionsnedsättning uppnås.

Banverket deltar med aktivt stöd till trafikhuvudmännen vid inköp av fordon för att dessa redan i samband med beställning och utformning ska vara optimalt tillgängliga. Detta gäller t ex de nya tåg som kommer att levereras till Skånetrafiken och de nya pendeltågen som nu är i trafik i Stockholmsområdet, där Banverket också gjort en stor kraftsamling för att få plattformar och anslutningar att fungera bra ihop med de nya fordonen.

Med stöd av Banverket har Samtrafiken under flera års tid utvecklat och tillhandahållit systemet Stationsinfo med vars hjälp man som funktionsnedsatt i förväg kan kontrollera via Internet hur en station ser ut inklusive mått och lutningar. En bred utvärdering finansierad av Banverket pågår där en enkät skickats till 5000 personer och Lunds Universitet nu håller på med analyserna.

Parallellt sker fokusgruppsintervjuer av användare och en serie intervjuer "systemförvaltarna" i fokus planeras för 2009. Planering pågår även för att möjliggöra implementering av tjänsten i de stora reseportalerna som till exempel SJ AB:s hemsida så att man enkelt når informationen där man bokar sin biljett.

Under 2008 har projektet Attraktiva Stationer, som ingår i Fördubblingsprojektet (en fortsättning på Koll framåt), inletts. Projektet är ett samarbete mellan Jernhusen, Banverket, Svensk Kollektivtrafik, Samtrafiken och Sveriges Kommuner och Landsting. Målet är att man gemensamt genom enklare åtgärder och utökad service ska göra så att resenärerna upplever kollektivtrafiken som mer attraktiv. Projektet ska ta fram former för samarbete mellan branschens aktörer och konkreta exempel på hur stationer kan utvecklas. Tanken är att resenärernas önskemål ska driva processen. På sikt handlar det även om att hitta nya samarbetsformer mellan statliga och kommunala aktörer.

Etappmålen

Banverket har arbetat utifrån de mål som ställts upp i det gemensamma europeiska arbetet med regler och lagstiftning för tillgänglighetsfrågan inom järnvägsområdet samt de mål som gemensamt med övriga trafikverk ställts upp i Koll framåt – delprojekt C.

Banverkets uppsatta mål för att undanröja fysiska hinder och anpassa miljön i egna anläggningar (plattformar, trappor, hissar till övergångar mellan spår och till stationen) har inte hunnit genomföras i den takt som krävdes för att uppnå målet 2010. Orsakerna till denna försening var bland annat oklarheter kring hur tillgänglighet/användbarhet bäst utformas i den fysiska miljön, den tidsaspekt som behövdes för att bygga upp kompetens inom organisationen samt avsaknad av tydlig allokering av medel för ändamålet.

En station i dag har ofta en komplex ägandestruktur där Banverket, kommuner, länstrafikbolag och stationshusförvaltare äger och/eller förvaltar olika delar av vad allmänheten betraktar som stationen. Bristen på samordning mellan de olika aktörer som ansvarar för olika delar har initialt medfört utmaningar när det gäller att inleda arbetet med att anpassa stationsmiljöer.

I dagsläget ser situationen betydligt ljusare ut. Banverket har tilldelats medel för att göra en ordentlig kraftsamling för att anpassa de viktigaste stationerna fram till 2010. Internt i Banverket finns också en större acceptans och förståelse för frågorna sedan det europeiska regelverket på området, TSD PRM (Tekniska Specifikationer för driftskompatibilitet avseende funktionshinder i det transeuropeiska järnvägssystemet) trätt i kraft sommaren 2008. Banverkets ledning kommer nogsamt att följa upp de interna mål som satts för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

Banverket har ett gott samarbete med Jernhusen och med kommuner i de berörda stationsorterna och räknar med att kunna åtgärda 60 stationer fram till och med 2011 så att de uppfyller kraven på god tillgänglighet.

Banverket arbetar också vidare med det prioriterade nätet (Koll framåt – delprojekt C) för att tillsammans med övriga trafikverk definiera nätet i detalj och lista de stationer och hållplatser som ska ingå i detta samt fastställa standardnivåer för stationer, fordon, information och biljettköp samt system för ledsagning. Det prioriterade nätet täcker in viktiga målpunkter, i huvudsak tätorter med över 5 000 invånare och därutöver även kommunhuvudorter med färre än 5 000 invånare. I utpekandet av målpunkter har man fokuserat på resandemängd och stråk med betydande pendling till arbete och utbildning. Med det arbetet som grund ska i fortsatt snabb takt ytterligare stationer åtgärdas.

- Vilka planer och idéer har Banverket för det fortsatta arbetet med sektorsansvaret?

Ett av de viktigaste redskapen i arbetet framåt är Tillgänglighetsrådet, där planerna är att utveckla detta till ett råd innefattande alla fyra trafikslagen. Diskussioner kring detta pågår med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Ett annat mycket viktigt spår är fortsatt finansiering av forskning och utveckling inom området. Även om mycket kunskap idag finns om hur en tillgänglig miljö bör utformas finns många områden där forskning och utveckling kan vara mycket värdefull för att skapa bättre förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att kunna resa självständigt med tåg, tunnelbana och spårväg.

- Hur ser förutsättningarna ut för ert arbete inom er sektor och vilka är de största utmaningarna och möjligheterna under de närmaste fem åren?

En stor utmaning är både att få gamla järnvägsmiljöer och äldre fordon att vara en del av ett transportsystem som kan ge en acceptabel tillgänglighetsnivå. Järnvägsfordon har en livslängd som är flera gånger längre än ett vägfordons och detta gör att det under decennier framåt komma att rulla tåg byggda utifrån betydligt lägre tillgänglighetskrav. Att åtgärda dessa till full tillgänglighet till rimliga kostnader är en komplex uppgift, men Banverket avser att aktivt gå in med råd och stöd till berörda operatörer. Detsamma gäller många stationsmiljöer, där installationer av t ex hissar kan betyda att man måste göra stora och kostsamma ingrepp. Här finns också stor utmaning att göra avvägningar så att man med tillgängliga resurser får bästa möjliga tillgänglighet.

Ibland kan kanske en bemanning med stationsvärdar vara en effektivare lösning än en omfattande ombyggnad av den fysiska miljön. Här finns idag många administrativa hinder, såsom ett splittrat ansvar och att medel för olika åtgärder tas ur olika plånböcker, vilket gör att det kan vara svårt att skapa samsyn och ta ett helhetsgrepp.

Möjligheterna för att få ett ordentligt lyft när det gäller tillgänglighet i järnvägstransportsystemet har aldrig varit större än nu. Banverkets plan för åtgärder av stationsmiljöer innebär att upp till 40 stationer ska åtgärdas fram till och med 2010 och ytterligare 20 till och med år 2011. Till 2015 kommer 150

stationer att vara anpassade för personer med funktionsnedsättningar. Det kommer att innebära att en mycket stor del av resenärerna i järnvägstransportsystemet får en hög nivå av tillgänglighet och användbarhet. Samtidigt kommer successivt många nya järnvägsfordon levereras och gamla mönstras ut.

Operatörer och trafikhuvudmän har numera funktionshinderperspektivet som en självklar del i planeringen på ett helt annat sätt än tidigare och idag kommer frågan in på ett tidigt stadium istället för att vara en "extrafråga" när allt annat redan är färdigplanerat och fastställt.

En kvarstående utmaning är dock den dagliga verksamheten, mötet med kunden, där fortfarande stora brister finns i funktionshinderförståelse och bemötande. Trots att sektorn genomfört stora utbildnings- och informationsinsatser rapporteras det återkommande i media och via undersökningar om hur personer med funktionsnedsättning får en oacceptabel behandling. Det kan gälla allt från att en rullstolsburen vägras åka med för att personalen inte vet hur hissordningen fungerar till att personer med kognitiva funktionsnedsättningar istället för hjälp får ett nedsättande svar.

- Hur kan förutsättningarna förbättras och arbetet med sektorsansvaret utvecklas?

- Hur ser ni på uppföljningen av den handikappolitiska utvecklingen inom er sektor och hur kan den utvecklas?

Uppföljningen av de "hårda" aspekterna av den handikappolitiska utvecklingen, det vill säga vidtagna fysiska åtgärder, är relativt enkel att mäta, i exempelvis antal åtgärdade plattformar, andel fordon med lågt insteg med mera. Däremot har det funnits stora svårigheter att följa upp utvecklingen i de mjukare delarna såsom service, bemötande och framför allt hur olika grupper av personer med funktionsnedsättning *upplever* att järnvägstransportsystemet kan uppfylla deras behov.

Under ett antal år genomförde Banverket tillsammans med övriga trafikverk en undersökning via företaget Markör av upplevd tillgänglighet i transportsystemet. Denna avslutades dock 2006 då mätmetodens tillförlitlighet ansågs vara för låg.

Eftersom personer med funktionsnedsättning inte finns systematiskt registrerade använde Markör handikapporganisationerna som mellanhand. Enkäterna sändes till organisationerna och delades sedan ut till ett urval av deras medlemmar. Detta urval hade varken Banverket eller Markör kontroll över. Vid analys av resultaten över tid bedömdes förändringarna vara mer av slumpmässig art än beroende av verkliga förändringar i transportsystemet. Vissa resultat kunde också försiktigt tolkas som att förväntningarna ökat snarare än att faktiska försämringar skett, men att med statistiskt rimlig säkerhet avgöra detta sågs inte som möjligt.

Datum
2009-03-25

Diarienummer
F08-11611/SA40

Banverket arbetar nu tillsammans med övriga trafikverk för att hitta nya former för uppföljning och kommer under 2009 att genomföra en enkätstudie genom att tillfråga personer med och utan fysisk funktionsnedsättning sent efter ett strokeinsjuknande. Stroke ger ofta bestående rörelsenedsättning på grund av halvsidig förlamning, balansstörningar eller oförmåga att samordna rörelser. Många använder rullstol eller mekaniska stöd för att förflytta sig utomhus. Denna kommer därför att kunna belysa utvecklingen när det gäller upplevd tillgänglighet för personer med olika typer av rörelsenedsättning.

Banverket deltar också i det arbete Socialstyrelsen genomför samt det nordiska indikatorarbetet.

Utöver detta ingår även en fråga i Svensk Kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer (som varje månad ställer frågor om både resenärers och icke-resenärers upplevelser av Kollektivtrafiken) om man upplevt förbättringar i tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Bland resenärer i Kollektivtrafiksystemet i stort anger 26 procent att de har uppmärksammat förbättringar i för personer med funktionsnedsättningar under 2008. Motsvarande siffra för 2007 var 30 procent.

- Hur kan samordningen och stödet från Handisam utvecklas?

Det är önskvärt att skapa en struktur på samarbetet som ger större långsiktighet. Värdefullt vore att skapa en arena där Handisam tillsammans med samtliga trafikverk och Boverket kan mötas för att gemensamt utveckla frågeställningar.