

Socialdepartementet  
103 33 Stockholm

Handisam, Myndigheten för  
handikappolitisk samordning

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

Vägverkets sektorsansvar introducerades formellt genom propositionen 1995/96:131 men påbörjades i praktiken redan något år tidigare inom det handikappolitiska området. I propositionen uttrycks ett flertal områden som sektorsansvaret ska gälla, bland annat tillgänglighet, kollektivtrafik och handikappanpassning. Med propositionen utvidgades Vägverkets sektorsansvar till att gälla för vägtransportsystemet som helhet mot att tidigare huvudsakligen ha handlat om kollektivtrafiken. Sektorsansvaret tillkom utöver myndighetsuppgifter och ansvar för det statliga vägnätet som fanns tidigare. I de årliga regleringsbrevens anges vad myndigheten ska uppnå under det kommande året inom ramen för de uppgifter som framgår av myndighetens instruktion.

Grunden för sektorsarbetet är det övergripande transportpolitiska målet dvs. att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det sker mer konkret genom arbetet med de tillhörande transportpolitiska delmålen. Med vägtransportsystem avses det system som vägen och dess närliggande område bildar tillsammans med trafikanter och fordon i samband med person- och godstransporter på väg. Med sektorsansvar avses att vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter för att driva utvecklingen på ett strategiskt och offensivt sätt.

Regeringen preciserade i ansvaret och befogenheterna för Vägverkets sektorsansvar att hänsyn skall tas till funktionshindrades behov inom hela vägtransportsystemet samt kollektivtrafiken. Hela vägtransportsystemet bör utvecklas till ett för funktionshindrade tillgängligt, användbart, tillförlitligt och lättförståeligt system. Hela resan skall göras tillgänglig.

I sektorsansvaret ingår också att aktivt verka för att samhällsmotiverad tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet sker i syfte att uppnå de transportpolitiska målen.

**Viktiga hållpunkter som har styrt och styr sektorsarbetet:**

Redan 1975 presenterades resultatet av en statlig utredning den så kallade HAKO-utredningen<sup>1</sup> av dåvarande Trafiksäkerhetsverket som kartlade de problem som funktionshindrade personer upplevde i kollektivtrafiken.

1979 antog riksdagen lagen om handikappanpassad kollektivtrafik, SFS 1979:558, där kravet om att funktionshindrades särskilda behov skulle beaktas och kollektivtrafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

1980 uppdrog regeringen i förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik, SFS 1980:398, åt Transportrådet att meddela föreskrifter om handikappanpassning av färdmedel som används i kollektivtrafik. Transportrådets föreskrifter har sedan reviderats och kompletterats ett antal gånger.

1991 fick dåvarande Trafiksäkerhetsverket, TSV, i uppgift att verka för att funktionshindrades resor skulle underlättas genom åtgärder i fordonens och terminalernas konstruktion och utrustning samt genom driftåtgärder. Det ingick också att definiera funktionskrav, initiera, planera och följa upp handikappanpassningar av kollektiva färdmedel. Anpassningen samordnades mellan olika trafikslag.

I TFB-rapport 1993:13 framkom att olika tillgänglighetsåtgärder under 1980-talet minskade problemen vid av- och påstigning men att det ändå var resenärernas vanligaste önskemål om förbättringar. I rapporten redovisades även vikten av att anlägga ett helhetsperspektiv för att göra transportsystemet tillgängligt för funktionshindrade.

I 1994 års budgetproposition, 1993/94:100, bil. 7, fick trafikverken i uppdrag att utreda de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för skärpta föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik. Det kom i Lag 1994:1253.

Samresutredningen, SOU 1995:70, redovisar en kartläggning beträffande kommunernas formella handläggning av ansökningar om färdtjänst.

Prop. 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik, vars syfte var att göra kollektivtrafiken mer tillgängligt för funktionshindrade. Färdtjänst skulle inte längre behandlas som en omsorgsfråga utan som en transportfråga. Den utmynnade bland

---

<sup>1</sup> SOU 1975:68

annat i ny lag om färdtjänst (1997:736) och riksfärdtjänst (1997:735). Utifrån den nya lagstiftningen har det gjorts en hel del förstudier och utvärderingar kring färdtjänst. Under 2006 har ändringar i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst gjorts. Flera utvärderingar av lagstiftningen<sup>2</sup> har gjorts utifrån olika perspektiv

Statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar regleras i en förordning från 1988, SFS 1988:1 017, och i förarbeten till denna. Vägverket och Banverket har senare utfärdat föreskrifter till förordningen (VVFS 1997:379 och BV-FS 2003:1). Bidragen är bland annat tänkta att påskynda anpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och göra systemet mer användbart.

1997-98 tog Vägverket fram ett nationellt kollektivtrafikprogram i samverkan med andra aktörer. Programmet var en tolkning av sektorsansvaret för kollektivtrafiken och beskrev hur kollektivtrafiken kunde göras mer tillgänglig och konkurrenskraftig.

Propositionen 1999/200:79, Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Där uttrycks att samhället ska utformas så att människor med funktionsnedsättningar i alla åldrar ska bli delaktiga i samhället och att alla hinder i offentliga miljöer ska byggas bort. Det här föranledde ett uppsving för arbetet inom det handikappolitiska området på myndigheten.

Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet<sup>3</sup>, som genomfördes tillsammans med Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Kommunikationsforskningsberedningen/ VINNOVA och SJ 1999-2001. Samråd skedde med SIKa, Boverket, SKL, SLTF och handikapprörelsen. Utvärderingen belyste väsentliga effekter av lagar och förordningar, utfall av statsbidrag, effekter av uppgifter som förelagts statliga myndigheter samt allmänpolitiska viljetryningar. Ansatsen var också att ge svar på hur tillgängligheten till transportsystemet uppfattades av funktionshindrade i alla åldrar och hur den utvecklats.

Ändringen i Plan och bygglagen, PBL (17 kap 21a §, 3 kap. 18 §),

---

<sup>2</sup> Utvärdering av ny lagstiftning för färdtjänst och riksfärdtjänst: producentperspektiv, Vägverket publ. 2000:103.  
Utvärdering av ny lagstiftning för färdtjänst och riksfärdtjänst: ett resenärsperspektiv, Vägverket publ. 2001:43  
Utvärdering av ny lagstiftning för färdtjänst och riksfärdtjänst: Färdtjänst enligt lagen om färdtjänst i jämförelse med socialtjänstlagens tidigare bestämmelser, Vägverket publ. 2001:86.

Preliminär slutrapport över färdtjänstens tillstånd och utveckling samt behov av tillsynsmyndighet, Vägverket publ. 2001:95.

<sup>3</sup> Regeringsuppdrag K98/2302/4, Utvärdering an handikappolitiken inom transportområdet. Vägverket publikation 2001:125.

som kom 2001 och där kraven skärptes och innebar att enkelt avhjälpna hinder, HIN1<sup>4</sup>, måste byggas bort. Något senare kom föreskriften beträffande tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader och den gäller vid nyanläggning, ALM1<sup>5</sup>.

Busdirektivet<sup>6</sup>, som antogs 2001 och som Europeiska Kommissionen redan 1993 tog initiativ till, innehåller tekniska krav för typgodkännande av bussar. Det primära syftet var att få harmoniserande krav för att underlätta den fria handeln med bussar över nationsgränser. Syftet var också att bussar skulle uppfylla högt ställda krav på passagerarsäkerhet och tillgänglighet för personer med nedsatt förflyttningsförmåga.

I busdirektivet regleras anordningar för rullstolsburna passagerare med särskilda platser, lyftanordningar, ramper, etc. Hela det arbetet kan ses som en konsekvens av ett sektorsarbete i hela EU-området.

Projektet Hela Resan bedrevs från september 2000 till mars 2003 tillsammans med Rikstrafiken, Luftfartsverket, Banverket, Sjöfartsverket, Svenska Lokaltrafikföreningen, Vinnova, Tåg i Bergslagen, Samtrafiken och handikapprörelsen i syfte att få fram trafikslagsövergripande åtgärdsplaner.

Under Det Europeiska Handikappåret 2003 drevs ett projekt som engagerade stora delar av Vägverket i syfte att främja arbetet inom funktionshinderområdet och att lyfta fram kundgrupperna barn, äldre och funktionshindrade och deras behov i systemet. Arbetet gick ut på att framförallt öka medvetenheten, utveckla erfarenhetsutbytet, undanröja diskriminering och stärka samarbetet för att öka tillgängligheten till vägtransportsystemet, specifikt kollektivtrafik och gatu- och trafikmiljöer. Resultatet av projektet blev en radikalt ökad insikt och förståelse i organisationen som ledde fram till ändrade arbetsformer, fokus på frågan om utbildningsinsatser samt ett ökat samarbete med olika aktörer.

I regeringens proposition 2005/06:160, Moderna Transporter, uppdrogs Banverket och Vägverket att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. I det arbetet deltog även Sjöfartsverket, Luftfartsstyrelsen och berörda aktörer i sektorerna. Uppdraget var en kraftsamling kring kollektivtrafikens utveckling med flera ingående delar såsom

---

<sup>4</sup> Boverkets föreskrifter, BFS 2003:19, och allmänna råd om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser.

<sup>5</sup> BFS 2004:15

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG om särskilda bestämmelser för fordon.

samordning/information/bokning/biljettsystem, attraktiva/tillgängliga/effektiva bytespunkter samt tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade. Uppdraget benämndes KOLLframåt och redovisades för regeringen i december 2007.

Utredning om ny kollektivtrafiklag (N2008:03) pågår och den ska redovisas senast den 30 september 2009.

Enkelt avhjälpt – Strategi för genomförandet av tillgänglighetsmålen i nationella handlingsplanen för handikappolitiken, som tagits fram i samverkan och dialog med aktörer och myndigheter i olika samhällssektorer. Bilaga till regeringsbeslut 2008-09-25.

Det pågår ett arbete på Transportstyrelsen med en ny föreskrift om parkeringstillstånd för rörelsehindrade, PRH, som kommer att ersätta VVFS 1999:176. Det kommer att bli en åtstramning av bedömningen för att få tillstånd, vilket kommer att ge konsekvenser för sektorsarbetet för bland annat kollektivtrafikresandet men också för parkeringsplatsers utformning.

I regeringens transportpolitiska proposition 2008/09:35, Framtidens resor och transporter – infrastruktur för en hållbar tillväxt, finns uppdrag att planera för hur transportsystemet ska göras tillgängligt för alla efter 2010. I kommande åtgärdsplanering ska det beskrivas hur det prioriterade nätet ska utvidgas i etapper under planperioden.

### **Organisation av sektorsarbetet**

Vägverkets sektorsarbete har organiserats på nivåerna, nationellt, regionalt och lokalt men också på nordisk och internationell nivå. Det mesta arbetet sker transportslagsövergripande.

I det **nationella ansvaret** för sektorsuppgiften ligger tyngdpunkten på kunskapsframtagande, forskning, utveckling och demonstration, styrning/samordning och samverkan med nationella aktörer i sektorn. På den nivån sker även det nordiska och internationella arbetet. Expert- och specialiststöd inom olika områden ingår och finns framförallt på den nationella nivån.

På den **regionala och lokala nivån** arbetar Vägverket genom sina regioner med huvudsakligen målinriktat och konkret samarbete samt påverkansåtgärder på kommuner och regionala aktörer. Det operativa arbetet där har ofta organiserats i projektform.

Vägverket har utvecklat arbetssätt inom sektorsansvaret, med utgångspunkt från att vi ska vara samlande, stödjande och pådrivande inom området. Främst ska vi arbeta där utvecklingen går för långsamt eller åt fel håll. Utvecklingen av sektorsarbetet har under de senaste åren utvecklats mot att Vägverket arbetar alltmer genom andra aktörer. Genom att arbeta samlande, stödjande och pådrivande skapas förutsättningar för andra aktörer i transportsystemet att se och ta sitt ansvar för att förbättringar sker utifrån de transportpolitiska målen. Sektorsarbetet kan ses som ett smörjmedel för att förstärka och underlätta åtgärder inom sektorn. En annan viktig del är påverkan på marknaden för att därigenom dra nytta av de krafter som finns där.

För att öka kundorienteringen i verksamheten och för att få ett ökat tryck på kundperspektivet gick Vägverket över till ett kund- och pressorienterat arbetssätt där all verksamhet utgick från kundskap om uppdragsgivarens krav och kundernas behov. Verksamheten utgick därmed utifrån medborgarnas och näringslivet processer. Medborgarna delades in i grupperna barn, ungdomar, yrkesverksamma, äldre och kundgruppen funktionshindrade. Det upprättades kundgruppsdokument för varje grupp där behoven identifierades och mål för kundgruppens arbete uttrycktes. Dokumenten revideras regelbundet och är underlag till Strategisk plan. På mer operativ nivå ute i regionerna anställdes s.k. handikappsamordnare och tillgänglighetsrådgivare som stöd i arbetet med att genomföra olika handikappolitiska åtgärder både på den egna myndigheten men också i sektorn.

Framgångsfaktorer i sektorsarbetet har varit att det skett på olika nivåer i sektorn men framförallt att arbetet varit transportslagsövergripande.

### **Samarbetet med handikapprörelsen**

Vägverket har sedan 1996 haft en Rådgivande delegation för handikappfrågor där även Banverket har ingått. Denna övertogs av Rikstrafiken år 2000 och samtidigt skapade Vägverket ett eget nationellt Handikappråd då man ansåg det angeläget att ha nära tillgång till råd och stöd från handikapprörelsen i den egna verksamheten. På den regionala nivån har Handikappråd startats sedan 1998 och även där med medverkan från handikapprörelsen, sektorns aktörer och transporter på regional nivå. När den nationella handlingsplanen för handikappolitiken och 2010-målet kom blev det än mer angeläget att fokusera tillgänglighetsfrågorna.

Sedan 2003 har det nationella rådet samordnats lokal- och tidsmässigt med Banverkets Tillgänglighetsråd. Detta för att kunna diskutera och utbyta gemensamma

frågor tillsammans under delar av mötestiden men också för att underlätta för deltagande organisationer. De regionala råden har haft ungefär motsvarande upplägg.

Hösten 2008 slogs Banverkets och Vägverkets råd samman till ett gemensamt Tillgänglighetsråd eftersom de gemensamma frågorna och uppdragen blev fler och fler. Vägverket och Banverket har ju numera dessutom ett gemensamt sektorsansvar för kollektivtrafiken och det trafikslagsövergripande synsättet genomsyrar alltmer all åtgärdsplanering.

I det nationella Tillgänglighetsrådet deltar representanter från handikapprörelsen och i dagsläget ingår följande organisationer med exklusiva platser:

- Synskadades Riksförbund, SRF
- Sveriges Dövas Riksförbund, SDRF
- De Handikappades riksförbund, DHR

Av HSO utsedda ingår:

- Astma- och Allergiförbundet
- Hörselskadades Riksförbund
- Riksförbundet för Trafik-, Olycksfall- och Polioskadade
- Reumatikerförbundet
- Riksförbundet för Mag- och Tarmsjuka

Aktörer från sektorn:

- Branschföreningen Tågoperatörerna
- Samtrafiken
- Jernhusen
- Svensk Kollektivtrafik
- Bussbranschens Riksförbund
- Taxiförbundet
- Sveriges Kommuner och Landsting, SKL
- Boverket

Sammanläggningen av råden har upplevts som mycket lyckat och rådet har fått ny kraft och aktivitet och mer dialog kring frågeställningarna. Det är i dialog med handikapprörelsen som vi har byggt upp ömsesidig kunskap genom åren och haft stöd i att genomföra våra uppdrag och utveckla transportsystemet.

### **Samordning och stöd av Handisam**

Handisam har en stödjande och samordnande roll för oss sektorsmyndigheter på den nationella nivån. De har organiserat och samordnat gemensamma träffar för oss 14 sektorsmyndigheter där vi kunna diskutera och utbyta gemensamma frågor. Det har också funnits kompetenshöjande inslag vid sammankomsterna som varit värdefulla.

Eftersom de 14 sektorsmyndigheternas uppgifter är så skiftande i sin karaktär och många gånger ganska långt ifrån varandra har det självklart inte alltid varit så enkelt att intressera alla myndigheter i alla frågor. Det har ändå varit värdefullt att träffas och få perspektiv på sin egen myndighets sektorsverksamhet. Av naturliga skäl har det ur Vägverkets synvinkel mest varit angeläget att komma samman med de övriga transportverken och sådana möten har det också getts tillfälle till.

Utöver de särskilda träffarna har Vägverket haft regelbundna kontakter med Handisam för att få stöd i olika frågor av mer specifik karaktär. Den årliga myndighetsenkäten utifrån den statliga förordningen är en sådan. En annan är det nationella och nordiska indikatorarbetet.

Handisam skulle kunna ha en viktig uppgift i att än mer stödja myndigheternas sektorsarbete och framförallt uppföljningen av sektorsarbetet inom det handikappolitiska området. Det skulle lämpligen kunna ske med stöd av de riktlinjer som Vägverket tagit fram för offentliga aktörer och näringslivets transporter och resor.

### **Insatser och resultat**

Det har skett stora förbättringar i vägtransportsystemet för personer med funktionsnedsättningar under de senaste 10 åren. Vägverkets sektorsarbete har haft fokus på det som handlar om kollektivtrafik på väg men har utvecklats under åren till ett omfattande arbete för att göra transportsystemet tillgängligt för personer med funktionsnedsättningar. Arbetet har till stor del skett transportslagsövergripande och utifrån ett hela-resan-perspektiv.

För att vara tillgänglig myndighet och föredöme för andra myndigheter har förbättringsarbeten utifrån den statliga förordningen<sup>7</sup> och det myndighetsinterna arbetet gällande lokaler, verksamhet och information bedrivits. Publika lokaler har inventerats och åtgärdats till ca 40%<sup>8</sup>. Vad gäller verksamhet är det riktlinjer för

---

<sup>7</sup> Förordning 2001:526 om statliga myndigheters ansvar för genomförande av handikappolitiken.

<sup>8</sup> Vägverkets mål- och måttdatabas

rastplatser på gång och någon region har tillgänglighetsinventerat sina rastplatser<sup>9</sup> utifrån Enkelt avhjälpna hinder. Under många år har busshållplatser i det statliga regionala och statligt nationella vägnätet åtgärdats utifrån förutbestämda kvalitetsnivåer och mot 2010-målet. För att göra informationen tillgänglig har en hel del åtgärder vidtagits för webbsidan, alternativa format för dokument, etc. Arbetet med webbsidan sker enligt WAI<sup>10</sup>, funka.nu och utifrån Vervas krav om 24 timmars myndigheten.

Alltsedan sektorsansvarets tillkomst har Vägverket deltagit i många transportslagsövergripande uppdrag och projekt och på övergripande nivå har det handlat om:

- Samordning av sektorns parter och med dess omvärld
- Information och kunskapsspridning
- Forskning, utveckling och demonstration - som har skett inom många kompetensområden och några av de viktigaste under de senaste åren har varit inom syn<sup>11</sup> rörelsehinder/ fysisk tillgänglighetsområdet<sup>12</sup> och kognitionsområdet<sup>13</sup>

---

<sup>9</sup> Tillgänglighetsinventering av rastplatser i Skåne, februari 2009

<sup>10</sup> Web Accessibility Initiative

<sup>11</sup> Framsyn – demonstrationsförsök avseende ett ledsagningssystem för synskadade. Vägverket Publikation 2004:16. Framsyn 3 – studie av förutsättningar för vidareutveckling av ett ledsagningssystem för synskadade. Vägverket Publikation 2006:80.

e-Adept, Electronic Assistance for Disabled and Elderly Pedestrians and Travellers – ett samarbetsprojekt inom områdena navigering, reseplanering och larm för att resa bortom barriärerna.

Akustiska ledfyror, litteraturstudie. Vägverket Skyltfonden, Slutrapport 2004-12-22.

Att orientera med hjälp av ledtyor – blinda testar taktiliteten i ytor med olika material och struktur, Vägverket Publikation 2004:158.

Projekt Kommunicerande ledstråk för blinda och synhandikappade, 2005

Hur orienterar personer som är blinda längs ett kontinuerligt ledstråk? Vägverket Publikation 2007:112

Idnr En optimal utformning och användning av cirkulationsplatser med fokus på cyklisterna och funktionshindrade (syn).

Idnr 3728 Utformning för att uppnå ljushetskontraster.

<sup>12</sup> Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre i den lokala miljön ”Kom så går vi”. Slutrapport, Vägverkets publ. 2007:109

Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre i den lokala miljön, Vägverket Publikation 2007:109

Vägverkets publikation 2008:18.

Exempelkatalog för enkelt avhjälpna hinder – utformning av statens allmänna vägar med hänsyn till HIN1, Tillgängligare, säkrare och tryggar gångmiljö för äldre personer – en före- och efterstudie av förändringar i gångmiljön i en del av Malmö, 2008.

Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre i den lokala miljön, Vägverket Publikation 2007:109

Tillgänglighet i trafikmiljön – intressekonflikter som barriär? Licentiatavhandling, LTH, Lund 2004

TRAST, Trafik för en attraktiv stad och planeringsråd i tätort samt VGU, Vägars och gators utformning, Vägverket.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, licentiatavhandling, Johan Svensson Chalmers Tekniska Högskola, 2007.

<sup>13</sup> Tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med kognitiva funktionshinder – kartläggning, metodutveckling och

Följande större sektors/transportslagsövergripande projekt bör lyftas fram:

- KOLLframåt, ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling<sup>14</sup> som beskriver nuläge, problem, möjligheter, vision, gemensamma värderingar och mål har tagits fram. Där redovisas de åtgärdsområden som krävs för att nå målen och hur ett fortsatt samarbete kan säkerställas. Arbetet har gått vidare med åtgärder som krävs för att nå målen.
- När det gäller deluppdraget i KOLLframåt - Kraftsamling för en användbar kollektivtrafik för funktionshindrade så har det tagits fram ett trafikslagsövergripande prioriterat nät genom Sverige där fordon, infrastruktur, information och biljettköp, system för ledsagning, system för uppföljning, bemötandefrågor, etc, ingår. Arbetet pågår för att klara målet 2010 och nätet kommer successivt att utvidgas efter 2010.
- Sektorsarbetet i färdtjänstfrågan har pågått i sektorn under några år, främst kring kvalitetsnivåer. Ett utbildningsmaterial till förare angående Bemötande i Färdtjänsten håller på att tas fram.
- Under åren 1998-2008 har det betalats ut statsbidrag för ca 1319 miljoner till trafikhuvudmän och kommuner (och de har satsat lika mycket själva) för att öka tillgängligheten till kollektivtrafik för funktionshindrade. Bidraget har gått till fordon, terminaler, hållplatser, utbildning, informations- och betalsystem, gång- och cykelvägar, handikappliftar, hissar, samordningsinsatser, etc. En handbok<sup>15</sup> har tagits fram tillsammans med övriga transportverk för att underlätta ansökningsförfarandet för trafikhuvudmän och kommuner.

**På regional nivå** har checklistor<sup>16</sup> samt kartläggningar<sup>17</sup>, inventeringar<sup>18, 19</sup> och program<sup>20</sup> av olika slag gjorts för att identifiera brister och problem i den fysiska

---

innovativa IT-lösningar , FUD-projekt 1241, som blev två licentiatavhandlingar och en doktorsavhandling.

Kognitiva funktionsnedsättningar och trafik – en litteraturstudie, Vägverket publikation 2009:23.

Kognitiva funktionsnedsättningar och trafik – test i trafikmiljö, Vägverket publikation 2009:24

<sup>14</sup> KOLLframåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, Huvudrapport 071221, Vägverkets publikation 2008:33

<sup>15</sup> Handbok för statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar m.m. Vägverket publ. 2004:4

<sup>16</sup> Checklista för ökad tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade med typritningar för gångöverfarter. Vägverket publikation 2008:137.

<sup>17</sup> Projekt handikappanpassning del1, RAP 2000:0435 och del2, RAP 2001:0460.

<sup>18</sup> Metod för Vägverkets tillgänglighetsarbete i Skånes kommuner, Vägverket publ. 2006:119

<sup>19</sup> Handikappinventering – Hel reskedja, Vägverket, TR70:571.

<sup>20</sup> Ett regionalt program för handikappfrågor 2004-2008, Vägverket Region Stockholm, Vägverket publ. 2003:173.

väg- och gatumiljön i samband med kollektivtrafikresor. Olika resekedjor har studeras och brister och problemområden identifierats. Här ges några exempel:

- Regionala handlingsplaner där alla Vägverkets regioner har varit aktiva och pådrivande i arbetet med att ta fram regionala handlingsplaner för en användbar kollektivtrafik i samarbete med trafikhuvudmän. Det har också pågått arbete med regionala och lokala handikapprogram i samarbete med olika aktörer och kommuner.
- Det har getts stöd till kommuner med tillgänglighetsinventeringar av stadsmiljöer, övergångsställen, gångpassager, busshållplatser, rastplatser, skolskjutshållplatser, etc.
- Utbildning i handikappförståelse för olika aktörer, projektledare, entreprenörer, trafikhuvudmän, de kommunala handikappråden, egen personal, etc.
- Utbildning/kompetensuppbyggnad kring Enkelt avhjälpna hinder i utemiljöer, HIN 1, för kommunal personal, projektledare, planerare etc.
- Dialogprojekt med kommuner och näringsliv kring miljö, säkerhet, trygghet och tillgänglighet
- Lokalt förankrade förstudier och demonstrationsprojekt
- Seminarier har genomförts inom olika kunskapsområden
- Deltagande på mässor inom kompetensområdet
- På regional och lokal nivå har arbetet utifrån KOLLframåtprojektet fortsatt tillsammans med Banverket och arbetet haft stort fokus på att utreda och peka ut det regionala kollektivtrafiknätet och inventera vad som behöver åtgärdas där.

Samarbetet mellan Vägverket och olika aktörer i sektorn regleras i dokument och det kan vara överenskommelser, avsiktsförklaringar eller avtal.

### **Etappmål**

Vägverket har inte formulerat specifika etappmål för det handikappolitiska området utan arbetet har haft sin utgångspunkt i det övergripande transportpolitiska målet och delmålen, främst Tillgänglighetsmålet, samt Strategisk plan med nio utmaningar. I Vägverkets regleringsbrev har det flera år funnits ett mål med återrapporteringskrav att tillgängligheten till vägtransportsystemet fortlöpande ska öka och att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010.

Regeringen la fram en ny proposition till riksdagen den 12 mars, 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter, där en ny transportpolitisk målstruktur föreslås. Det övergripande transportpolitiska målet föreslås oförändrat medan de sex befintliga målen ersätts av två jämbördiga mål, ett funktionsmål, Tillgänglighet, samt ett hänsynsmål, Säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Ett av dem är att ”transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning”.

Uppföljning av den egna verksamheten sker och har skett i Vägverkets mål- och måttdata bas utifrån olika mått och främst har det handlat om åtgärdade busshållplatser på det statliga vägnätet. På sikt ska mätningar även omfatta busshållplatser i sektorn, det kommunala vägnätet.

Generella mätningar av funktionshindrades möjligheter att resa i transportsystemet har gjorts under åren 2002-2005. De har ganska stabilt visat att ca 85 % kan resa - 70 % utan besvär och 15 % med visst besvär. Under 2009 kommer transportslagsövergripande mätningar av tillgängligheten till systemet att göras igen.

När det gäller mätning och uppföljning av sektorsarbetet inom det handikappolitiska området så görs det inte på ett systematiskt sätt. Det förekommer till viss del inom specifika områden i våra regioner<sup>21</sup> där det stöd som getts till tillgänglighetsinventeringar i kommunerna följs upp. På övergripande nivå redovisas det genomförda sektorsarbetet årligen till regeringen genom en sektorsrapport.

### **Arbetet framåt**

Vägverket har hittills generellt arbetat proaktivt med sitt sektorsansuppdrag och utvecklat arbetssätt med utgångspunkt från att vara samlande, stödjande och pådrivande. Någon entydig definition av vad som avses med sektorsansvar, sektorsuppgifter och sektorsmyndighet finns egentligen inte så det är förståeligt att uppdraget, i brist på förtydliganden, har fått utvecklas efter dialog med uppdragsgivare och sektorns aktörer. Förändringar är på gång och den så kallade Trafikverksutredningen, SOU 2008:128, har lämnat ett delbetänkande där man föreslår att begreppet sektorsansvar tas bort från instruktionen och förtydliganden ges istället. Utredningen är ute på remiss nu och vad det blir av det återstår att se men det kommer troligen att tydliggöra sektorsarbetet framåt.

---

<sup>21</sup> Tillgänghetsläget i Skåne 2007-2008, 2008-10-08.

För att systematisera sektorsarbetet har myndigheten tagit fram riktlinjer för hur påverkansarbetet mot offentliga organisationer<sup>22</sup> och näringslivets transporter och resor<sup>23</sup> bör ske. Det arbetet ska stödja ett gemensamt synsätt och ett enhetligt agerande gentemot Vägverkets samarbetsparter och aktörer i sektorn. De ska även säkerställa att verksamheten är mål- och resultatstyrd enligt Strategisk plan<sup>24</sup>.

Metodiken som kommer att användas bygger på utvecklingstrappan (se bild) från insikt om att ett problem finns till ständiga förbättringar och parallellt med det vara samlade, pådrivande och stödjande i olika skeden. Sektorsarbetet kommer att ske mer systematiserat genom projektledare för det specifika området och med stöd av experterna/specialisterna som förser med kunskap och som kommer att finnas som stöd.

Tanken är att sektorsarbetet även gällande det handikappolitiska området ska organiseras på liknande sätt. En stor utmaning under kommande år är att finna passande metoder för uppföljning av sektorsarbetet inom det handikappolitiska området.

### Aktörers utvecklingsprocess



<sup>22</sup> Riktlinje för påverkansarbetet mot offentliga organisationer, SA 10A 2008:95 520, som fastställdes 2009-01-07.

<sup>23</sup> Riktlinje för påverkansarbetet mot Näringslivets transporter och resor, SA10A 2008:72 540, fastställd 2008-10-20.

<sup>24</sup> Strategisk plan 2008-2017, Vägverkets publikation 2007:37