

Kollektivtrafiktjänster

**Bilaga 4 till Konsekvensutredning avseende Europeiska
kommissionens förslag till direktiv om tillgänglighetskrav för
produkter och tjänster**

Myndigheten för delaktighet 2016

Innehåll

Sammanfattade bedömningar	4
Identifiering av produkter och tjänster	4
Aktörer som berörs	4
Reglering på området	4
Kostnader	4
Effekter och konsekvenser.....	5
Produkter och tjänster	6
Produkter och tjänster som omfattas.....	6
Tillgänglighetsdirektivets krav på produkter och tjänster inom kollektivtrafikområdet	6
Aktörer	10
Exempel på aktörer.....	10
Befintligt regelverk avseende tillgänglighet	13
EU-reglering	13
Nationell reglering.....	19
Normer och standarder	20
Option om byggd miljö	22
Regionala riktlinjer för tillgänglighet	23
Nuläge	28
Tillgänglighet i befintlig kollektivtrafik	28
Kollektivtrafikens omfattning	30
Aktörernas bedömning av direktivet	35
Ekonomiska aktörer	35
Stat, kommun och landsting.....	36
Myndighetens bedömningar	39
Bedömningar regelverk.....	40
Gränsdragningsproblematik regelverk	43

Kollektivtrafiktjänster

– Bilaga 4 till Konsekvensutredning om tillgänglighetsdirektivet

Bedömningar utifrån regionala normer.....	48
Bedömningar utifrån nuläget kring tillgänglighet.....	49
Bedömningar av effekter för personer med funktionsnedsättning och äldre	50
Referenser	52

Sammanfattade bedömningar

Identifiering av produkter och tjänster

Myndigheten för delaktighet (MFD) bedömer att de produkter och tjänster som omfattas av direktivet är inom allmänna kollektivtrafiktjänster med flyg, buss, på järnväg och på vatten. Det gäller:

- webbplatser för dessa kollektivtrafiktjänster,
- tjänster för mobila enheter,
- smart biljettförsäljning,
- realtidsinformation,
- självbetjäningsterminaler,
- biljettförsäljningsautomater och
- incheckningsautomater.

Aktörer som berörs

Stora delar av kollektivtrafiken ansvarar offentliga aktörer för, även om delar av kollektivtrafiken bedrivs av privata aktörer. De aktörer som berörs av direktivet är företag, branschorganisationer, beställare, leverantörer, tillverkare, utförare med flera. Det vill säga alla i en hel kedja som i någon mån påverkas av de krav som sätts upp i första ledet.

Reglering på området

MFD bedömer att det i dag finns ett omfattande regelverk för kollektivtrafiktjänster, både på EU-nivå och nationell nivå, som reglerar både tillgänglighet och rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Dock är kraven som ställs i tillgänglighetsdirektivet mer precisa än de flesta skrivningar i både EU:s regelverk och det nationella regelverket.

Kostnader

MFD har inte kunnat bedöma eventuella kostnader. MFD bedömer dock att krav på tillgänglighet initialt kan medföra en ökad kostnad. Samtidigt är de kostnader som i dag finns för att åtgärda brister i tillgängligheten i efterhand stora, det vill säga kostnader som i ett

långsiktigt perspektiv skulle gå att undvika genom ökad tillämpning av universell utformning¹ i kollektivtrafiken.

Effekter och konsekvenser

MFD anser att tillgänglighetsdirektivets krav kan ses som preciseringar av det befintliga regelverket. MFD kan inte bedöma om det nationella regelverket behöver revideras. MFD ser en styrka i att tillgänglighetsdirektivet kan utgöra en gemensam norm för alla aktörer, som beställare, leverantör, tillverkare med flera.

MFD bedömer inte att tillgänglighetsdirektivet kommer att bli ett gemensamt ”tak”, eftersom det är möjligt för kollektivtrafikanordnare att ställa högre krav än direktivet anger. Dock går det, om direktivet fastställs, inte att reglera på nationell nivå om en högre nivå av tillgänglighet. Frågan behöver utredas vidare och är väsentlig eftersom tillgänglighetsdirektivets krav kan vara lägre än de krav som i dag redan tillämpas av vissa aktörer i Sverige.

MFD bedömer att det är en balans mellan att hitta mer precisa funktionella krav än vad regelverket i dag innehåller och att kraven inte får bli för precisa. Detta för att inte hämma innovation och utveckling.

MFD bedömer att utvecklingen inom kollektivtrafiken i Sverige går åt ”rätt håll”, eftersom det pågår ett strategiskt arbete med att öka tillgängligheten. Det leder MFD till slutsatsen att tillgänglighetsdirektivet i praktiken troligen inte får så stor effekt för den svenska kollektivtrafiken.

¹ Se rapportens huvuddel för en utförligare beskrivning av begreppet universell utformning.

Produkter och tjänster

Produkter och tjänster som omfattas

De produkter och tjänster som omfattas av direktivet är inom allmänna kollektivtrafiktjänster med flyg, buss, på järnväg och på vatten. De produkter och tjänster som omfattas är

- webbplatser för dessa kollektivtrafiktjänster,
- tjänster för mobila enheter,
- smart biljettförsäljning,
- realtidsinformation,
- självbetjäningsterminaler,
- biljettförsäljningsautomater och
- incheckningsautomater.

Allmänna kollektivtrafiktjänster är de som erbjuds allmänheten, det vill säga sådana som inte riktar sig till enbart vissa personer eller grupper av personer. Färdtjänst är särskild kollektivtrafik och omfattas alltså inte av tillgänglighetsdirektivet.

Tillgänglighetsdirektivets krav på produkter och tjänster inom kollektivtrafikområdet

A. Tjänster:

1. Följande åtgärder ska vidtas för att se till att tjänsterna tillhandahålls på ett sätt som i största möjliga utsträckning möjliggör förutsebar användning bland personer med funktionsbegränsning, inbegripet personer med funktionsnedsättning:
 - a) Information ska tillhandahållas om hur tjänsten fungerar, om dess egenskaper när det gäller tillgänglighet och om dess faciliteter enligt följande:
 - i) Informationsinnehållet ska finnas tillgängligt i de textformat som kan användas för att skapa alternativa stödande format som användarna ska kunna presentera på olika sätt och uppfatta med mer än ett sinne.

- ii) Alternativ till innehåll som inte består av text ska tillhandahållas.
 - iii) Elektronisk information, inklusive tillhörande nätapplikationer som krävs för att få tillgång till tjänsten, ska tillhandahållas i enlighet med led b.
- b) Webbplatser ska göras tillgängliga på ett enhetligt och ändamålsenligt sätt så att användarna kan uppfatta, hantera och begripa dem, bland annat så att presentationen av innehållet och interaktionen med innehållet kan anpassas, vid behov med hjälp av ett tillgängligt elektroniskt alternativ, på ett sätt som underlättar interoperabiliteten med olika användarprogram och hjälpmedel på unionsnivå och internationell nivå.
 - c) Funktioner, metoder, riktlinjer och förfaranden ska inbegripas, liksom ändringar i de berörda tjänsternas verksamhet, för att tillgodose behoven hos personer med funktionsbegränsning.

B. Webbplatser som används för tillhandahållande av kollektivtrafiktjänster:

- a) Webbplatser ska göras tillgängliga på ett enhetligt och ändamålsenligt sätt så att användarna kan uppfatta, hantera och begripa dem, bland annat så att presentationen av innehållet och interaktionen med innehållet kan anpassas, vid behov med hjälp av ett tillgängligt elektroniskt alternativ, på ett sätt som underlättar interoperabiliteten med olika användarprogram och hjälpmedel på unionsnivå och internationell nivå.

C. Tjänster för mobila enheter, smart biljettförsäljning och realtidsinformation:

1. Följande åtgärder ska vidtas för att se till att tjänsterna tillhandahålls på ett sätt som i största möjliga utsträckning möjliggör förutsebar användning bland personer med funktionsbegränsning, inbegripet personer med funktionsnedsättning:
 - a) Information ska tillhandahållas om hur tjänsten fungerar, om dess egenskaper när det gäller tillgänglighet och om dess faciliteter enligt följande:

- i) Informationsinnehållet ska finnas tillgängligt i de textformat som kan användas för att skapa alternativa stödjande format som användarna ska kunna presentera på olika sätt och uppfatta med mer än ett sinne.
 - ii) Alternativ till innehåll som inte består av text ska tillhandahållas.
 - iii) Elektronisk information, inklusive tillhörande nätapplikationer som krävs för att få tillgång till tjänsten, ska tillhandahållas i enlighet med led b.
- b) Webbplatser ska göras tillgängliga på ett enhetligt och ändamålsenligt sätt så att användarna kan uppfatta, hantera och begripa dem, bland annat så att presentationen av innehållet och interaktionen med innehållet kan anpassas, vid behov med hjälp av ett tillgängligt elektroniskt alternativ, på ett sätt som underlättar interoperabiliteten med olika användarprogram och hjälpmedel på unionsnivå och internationell nivå.

D. Självbetjäningsterminaler, biljettförsäljningsautomater och incheckningsautomater som används i kollektivtrafiktjänster:

1. Utformning och tillverkning:

Följande ska göras tillgängligt för att se till att produkterna utformas och tillverkas på ett sätt som i största möjliga utsträckning möjliggör förutsebar användning bland personer med funktionsbegränsning, inbegripet personer med funktionsnedsättning och personer med åldersrelaterad funktionsnedsättning:

- a) Information om användningen av produkten ska tillhandahållas i eller på själva produkten (märkning, bruksanvisning, varning) och ska
 - i) kunna uppfattas med mer än ett sinne,
 - ii) vara begriplig,
 - iii) vara tydlig,
 - iv) ha en lämplig teckenstorlek under förutsebara användningsförhållanden.
- b) Produktens användargränssnitt (hantering, kontroll och återkoppling, input och output) i enlighet med punkt 2.

- c) Produktens funktionalitet, med hjälp av funktioner som syftar till att tillgodose behoven hos personer med funktionsbegränsning, i enlighet med punkt 2.
- d) Produktens gränssnitt med hjälpmedel.

2. Användargränssnitt och funktionell utformning:

För att göra produkterna och deras användargränssnitt tillgängliga i enlighet med punkt 1 led b och c ska de, när det är relevant, vara utformade så att de

- a) kan uppfattas med mer än ett sinne vid kommunikation och orientering,
- b) ger alternativ till tal för kommunikation och orientering,
- c) tillhandahåller flexibel förstoring och kontrast,
- d) tillhandahåller en alternativ färg vid förmedling av information,
- e) sörjer för flexibla sätt att skilja på och kontrollera förgrunden och bakgrunden, däribland ser till att bakgrundsljud kan minskas och skärpan förbättras.
- f) ser till att användarna kan ställa in volymen,
- g) sörjer för sekventiell styrning och ger alternativ till finmotorisk styrning,
- h) tillhandahåller driftslägen med begränsad räckvidd och styrka,
- i) förhindrar anfall på grund av ljuskänslighet.

Aktörer

Den svenska kollektivtrafiken omfattar en stor mängd olika aktörer, både offentliga och privata. Inom ramen för vad som kallas kollektivtrafik finns den allmänna kollektivtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken där exempelvis färdtjänst ingår. Direktivet omfattar endast den allmänna kollektivtrafiken och denna analys beskriver därför inte särskild kollektivtrafik. Stora delar av kollektivtrafiken ansvarar offentliga aktörer för, även om det är möjligt för vem som helst att bedriva kollektivtrafik, vilket till exempel företag som SJ, MTR och Swebus gör i dag. De aktörer som också berörs av direktivet är företag, branschorganisationer, beställare, leverantörer, tillverkare, utförare med flera, det vill säga alla i en hel kedja som i någon mån påverkas av de krav som sätts upp i första ledet.

Exempel på aktörer

Myndigheter

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen, över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet, över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten och luftfartsskyddet, och inom vägtransportssystemet.²

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

² Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

Verket ska vidare bland annat inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde.³ Trafikverket är infrastrukturägare av tågstationer och busshållplatser i det nationella nätet.

Statliga bolag

Utöver myndigheter äger staten också bolag som kan beröras av direktivet. Ett sådant bolag är Swedavia, som från och med april 2010 sköter driften av de statliga flygplatserna. Ett annat exempel är Jernhusen, ett svenskt statligt företag som äger och förvaltar fastigheter som är eller har varit knutna till Sveriges järnvägsnät. Detta innefattar järnvägsstationer, kontorsfastigheter, terminaler och tågverkstäder.

Lokala och regionala aktörer

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ansvarar landstinget och kommunerna inom ett län gemensamt för den regionala kollektivtrafiken men får komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. Kommunerna har uppgifter när det gäller bland annat väghållning och färdtjänst. Kommuner och landsting ställer bland annat krav i upphandlingar på att kollektivtrafik ska vara tillgänglig och användbar för personer med varierande funktionsförmåga.

Enligt lagen om kollektivtrafik ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. I de län där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet.

Myndigheterna ansvarar för stora delar av den kollektivtrafik som används i "vardagen". Lagen som reglerar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna utgår ifrån EU:s kollektivtrafikförordning (1370/2007).

³ Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Leverantörer och tillverkare

Trots att offentliga aktörer bär ett stort ansvar finns en lång kedja av aktörer som kan påverkas av direktivet. En regional kollektivtrafikmyndighet kan exempelvis göra upphandlingar och vara beställare av en leverantör som sedan har ett antal underleverantörer. En annan variant är att kollektivtrafikmyndigheten äger ett bolag som är beställare det vill säga gör all upphandling. Det betyder att både leverantörer och tillverkare kan påverkas i något skede, vilket gäller både nationella och europeiska aktörer.

Branschorganisationer

Svensk Kollektivtrafik är en branschorganisation som stödjer medlemmarna i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken, både inom lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt.⁴

Transportföretagen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. Transportföretagen har åtta förbund med drygt 10 500 medlemsföretag som tillsammans har cirka 194 000 anställda.⁵

Sveriges Bussföretag är ett gemensamt förbund, inom Transportföretagen, för busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik och anordnar bussresor inom och utanför landets gränser.⁶

⁴ <http://www.svenskkollektivtrafik.se>

⁵ <http://www.transportföretagen.se>

⁶ <Http://www.transportföretagen.se>

Befintligt regelverk avseende tillgänglighet

EU-reglering

EU:s förordning om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, 1107/2006

Syftet med förordningen är att förhindra diskriminering och främja rätten till att resa på lika villkor samt rätt till assistans utan att någon extra avgift tillkommer för passageraren.

Förordningen reglerar hur information ska lämnas till personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet. I skäl 13 anges att all väsentlig information till flygpassagerare bör ges i alternativa former som är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.⁷ I artikel 4.1 anges att information om särskilda säkerhetsregler och begränsningar att medföra hjälpmedel ska lämnas av lufttrafikföretag, agenter och researrangörer i ett tillgängligt format. Enligt artikel 5.2 ska information om ankomst- och avresepunkter lämnas i tillgänglig form. I artiklarna 7.1, 7.6 och 8.1 ställs krav på att information ska lämnas när en person med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet anländer till en flygplats och på flygplatser. Information ska lämnas, i vilken anges att det är fråga om information som personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet behöver och att informationen ska lämnas i tillgänglig form. Motsvarande bestämmelse om information finns även i artikel 10 och bilaga 2. I artikel 9.1 anges dessutom att ledningsenheten för flygplatser (med en årstrafik om 150 000 kommersiella passagerarrörelser eller mer) ska fastställa kvalitetsstandarder för bland annat den information som ska lämnas enligt bilaga 1, i samarbete med bland annat organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Enligt artikel 16 ska det finnas sanktioner för det fall

⁷ MFD har låtit begreppet "funktionshinder" vara kvar i titlarna på regelverken men i beskrivningen har begreppet ändrats mot den nu aktuella terminologin det vill säga "personer med funktionsnedsättning" eller "funktionsnedsättning".

informationskraven inte uppfylls, till exempel om informationen inte lämnas i tillgänglig form.

EU:s förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar, 1177/2010

Förordningens syfte är att personer med funktionsnedsättning ges de möjligheter till resor till sjöss och på inre vattenvägar som är jämförbara med övriga medborgares möjligheter. Förordningen ställer bland annat krav på icke-diskriminering och assistans under resan.

Exempelvis bör de organ som ansvarar för hamnar och terminaler i samband med beslut om utformning av nya hamnar och terminaler och vid större renoveringar ta hänsyn till behoven hos personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, i synnerhet med avseende på tillgänglighet, med särskild hänsyn till de krav som uppstår till följd av principen om ”design för alla”. Förordningen anger även att transportörer, resebyråer och researrangörer ska se till, inbegripet vid bokning och information på Internet, att all relevant information om transportvillkoren, information om resan och villkoren för tillgänglighet finns att tillgå i en form som lämpar sig och är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Personer som har behov av assistans ska erhålla en bekräftelse på att de kommer att erhålla denna assistans på något sätt, inbegripet i elektroniskt format eller textmeddelande (sms).

Om inte annat följer av villkoren för tillgänglighet som anges i artikel 9.1 ska transportörer och terminaloperatörer inom sina respektive behörighetsområden ge personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans i enlighet med bilagorna II och III i hamnar, inbegripet vid ombordstigning och landstigning, och ombord på fartyg. Assistansen ska om möjligt anpassas till de individuella behoven hos personen med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.

Fartygspassagerarförordningen innehåller motsvarande bestämmelser om information och utfärdande av biljetter som till exempel busspassagerarförordningen. Se till exempel artiklarna 1 d, 4, 7.2, 9, 13.1 (kvalitetsnormer för assistans ska fastställas i samarbete med organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning), 16, 17 och 23. För överträdelser ska det finnas sanktioner (artikel 28).

EU:s förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, 1371/2007

Enligt denna förordning har tågresenärer rätt till ledsagning på stationer utan avgift. Förordningen reglerar bland annat att alla personer ska ha samma möjlighet att resa med tåg. Tågbolagen får därför inte neka dig att resa på grund av att du har en funktionsnedsättning eller har svårt att röra dig. De får inte heller ta ett högre pris om du behöver extra hjälp. Du har rätt att få hjälp på järnvägsstationer när du ska stiga på och av. Om din resa innehåller byten ska du också få hjälp med att byta till det anslutande tåget. Tågbolaget och järnvägsstationen är skyldiga att samarbeta för att ge dig den hjälp du har rätt till.

Förordningen innehåller motsvarande krav som i tillgänglighetsdirektivet på information i en form som är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning men anger också på vilket tekniskt sätt som information ska lämnas och biljetter utfärdas. I artikel 1 a anges således att det i förordningen fastställs regler för den information som järnvägsföretag ska tillhandahålla, ingående av transportavtal, utfärdande av biljetter och införandet av ett datoriserat informations- och bokningssystem. Det datoriserade informations- och bokningssystemet baseras på tekniska specifikationer vid driftskompatibilitet (TSD) och behandlas i artikel 11. Andra bestämmelser om i vilka fall information ska lämnas och i vilken form finns i till exempel artikel 8 (information före och under resan), artikel 19 (villkor för transport vilka ska tas fram i samråd med organisationer för personer med funktionsnedsättning) och 20 (information om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning). På samma sätt som i motsvarande förordningar om passagerares rättigheter inom kollektivtrafiken ska det finnas sanktioner för det fall kraven inte uppfylls.

EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport, 181/2011

EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport fastställer att resenärer med funktionsnedsättning har samma rätt att resa som övriga medborgare. I förordningen ställs det bland annat krav på transportörer och terminaloperatörer att utbilda all personal, inklusive förare, i medvetenhet om funktionshinder. För terminaler, som trafikeras av bussar med längre ressträcka än 25 mil, ställs även krav på utformning av terminalen så att den blir tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning. Terminaloperatörerna ska utan kostnad tillhandahålla assistans till personer med funktionsnedsättning.

Även denna förordning reglerar vilken minsta information som ska lämnas till passagerarna (artikel 1 e) och att informationen ska lämnas på ett sätt som är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning (se till exempel artiklarna 11.5 och 24). Information ska lämnas om bland annat villkor för tillgänglighet (vilka villkor ska tas fram i samråd med organisationer för personer med funktionsnedsättning) (artikel 11), inställda eller försenade resor (artikel 20) och annan information som behövs under resan (artikel 24). Dessutom finns en allmän bestämmelse om utfärdande av biljetter (artikel 4). Enligt artikel 31 ska det finnas sanktioner för det fall kraven inte uppfylls, till exempel om information inte lämnas i tillgänglig form eller biljett inte utfärdas.

EU:s förordning om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet 1300/2014

Genom förordningen fastställs den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet (TSD) avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet. Syftet med direktivet är att öka tillgängligheten till järnvägssystemet för människor med funktionsnedsättning. Direktivet ställer krav på utformning av offentliga platser inom infrastrukturen, däribland stationer och fordon. Detta omfattar även de funktionella och operativa regler i samband med assistans till passagerarna.

EU:s förordning om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet, 454/2011

Syftet med denna förordning är att fastställa förfaranden och gränssnitt mellan alla typer av aktörer för att tillhandahålla information och utfärda biljetter för resenärer via allmänt tillgängliga tekniska lösningar. Detta bör inkludera utbyte av information om följande aspekter:

- system som ger information till resenärer före och under resan,
- boknings- och betalningssystem,
- bagagehantering,
- utfärdande av biljetter via biljettkontor, via biljettautomater, ombord på tåg, per telefon, via Internet eller någon annan allmänt tillgänglig informationsteknik,

- samordning av anslutningar mellan tåg och med andra transportslag.

EU:s förordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg

EU:s kollektivtrafikförordning syftar till att fastställa hur de behöriga myndigheterna kan ingripa på området för kollektivtrafik samt till att skapa en inre marknad för tillhandahållande av kollektivtrafik. I förordningen regleras bland annat hur avtal om allmän trafik ska tilldelas och villkor för när den ersättning som betalas ut i enlighet med sådana avtal ska anses förenlig med den inre marknaden.

Förordningen handlar om att det kan vara nödvändigt att bevilja ersättning till kollektivtrafiken för att säkerställa att tjänster av allmänt ekonomiskt intresse tillhandahålls och att kollektivtrafiken är säker, effektiv, tilltalande och av god kvalitet. Förordningen är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik som är regelbunden och utan diskriminering, på järnväg och andra spårburna transportsätt samt på väg. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Vissa avtal om kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska dock tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i direktiven 2014/25/EG och 2014/24/EG.

Förordningen anger att det i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen står de behöriga myndigheterna fritt att fastställa sociala och kvalitetsmässiga kriterier i syfte att upprätthålla och höja kvalitetsstandarderna för den allmänna trafikplikten, exempelvis i fråga om minimikrav för arbetsvillkor, passagerares rättigheter, behov hos personer med nedsatt rörlighet, miljöskydd, passagerarnas samt arbetstagarnas säkerhet såväl som skyldigheter enligt kollektivavtal samt andra bestämmelser och överenskommelser avseende arbetsplatser och social trygghet på den plats där tjänsten tillhandahålls.

EU:s förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, 1315/2013

Förordningen anger i artikel 37 att transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning samt att utformningen och konstruktion av transportinfrastrukturen ska uppfylla relevanta krav i unionsrätten.

EU:s förordning om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, 261/2004

Syfte med denna förordning är att, i enlighet med de villkos som anges, fastställa minimirättigheter för flygpassagerare när det gäller nekad ombordstigning mot deras vilja, inställd flygning och försenad flygning. Enligt förordningen bör lufttrafikföretag som utför flygningen ta hänsyn till de särskilda behoven hos passagerare med nedsatt funktionsförmåga och personer som följer med dem.

EU:s direktiv om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet, 2001/85/EG

För utformning av bussar finns ett särskilt direktiv, bussdirektivet 2001/85/EG som anger krav på bussars utformning och inredning. Bland annat ställs krav på tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. Direktivet har dock ersatts av förordning 661/2009.

EU:s förordning om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, 661/2009

Typgodkännande kan beviljas för hela fordon eller för en komponent, ett system eller en separat teknisk enhet som ingår i fordonet. Ett typgodkännande är ett bevis på att en fordons- eller komponenttyp uppfyller de aktuella tekniska kraven. Förordningen anger att fordon av klass I vara tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inbegripet rullstolsburna personer.

Föreskrifter nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE⁸) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategori M2 eller M3 vad gäller deras allmänna konstruktion, 2015/922

Enligt föreskrifterna ska fordon i klass I ska vara tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inklusive minst en rullstolsanvändare och en uppfälld barnvagn enligt de tekniska bestämmelserna i bilaga 8. Bilagan innehåller bestämmelser som gäller fordon som utformats för att

⁸ ECE-reglementen är bilagor till 1958 års överenskommelse om att anta enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon eller för utrustning och delar som kan monteras eller användas på sådana fordon.

bereda passagerare med nedsatt rörlighet och rullstolsanvändare bekvämt tillträde och ställer tekniska krav på reserverade sittplatser och utrymme för passagerare med nedsatt rörlighet.

Nationell reglering

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Den 1 jan 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft. Enligt lagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har det övergripande ansvaret för länets kollektivtrafik. I kollektivtrafikmyndigheternas uppgifter ingår bland annat att upprätta och fastställa ett trafikförsörjningsprogram. I programmet ska bland annat tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik

Enligt lagen ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare anges att när kollektivtrafik planeras och genomförs ska särskilda behov för personer med funktionsnedsättning beaktas. De färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning.

Plan- och bygglag (2010:900)

I plan- och bygglagen finns krav på tillgänglighet till allmänna platser samt undanröjande av enkelt avhjälpta hinder på allmänna platser och i lokaler, dit allmänheten har tillträde. Kollektivtrafikens stationer och hållplatser räknas som allmän plats.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader, BFS 2011:5, ALM 2

Allmänna platser som exempelvis gator, torg och parker eller annat område, som enligt detaljplan är avsatt för ett gemensamt behov, ska vid nyanläggning göras tillgängliga och användbara enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd. Bland annat utformningen av busshållplatser ska följa dessa regler.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser, BFS 2011:13 med ändringar införda enligt BFS 2013:9, HIN 3

Enkelt avhjälpna hinder ska åtgärdas i befintliga byggnader, som innehåller lokaler dit allmänheten har tillträde och på befintliga allmänna platser enligt Boverkets föreskrifter. Föreskrifterna omfattar bland annat stationshus, resecentra och kollektivtrafiknoder.

Normer och standarder

Buss 2014 – branschgemensamma krav på funktionskrav på bussar

Buss 2014 beskriver de funktionskrav som branschen gemensamt har enats om är av intresse för resenären och som går utöver gällande lagstiftning. Syftet med Buss 2014 är att den ska utgöra standard vid upphandlingar av busstrafik i Sverige.

Vägar och gators utformning, VGU

Trafikverket har 2012 tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, tagit fram reglerna Vägar och gators utformning (VGU). Reglerna är obligatoriska att användas av Trafikverket medan det för kommunerna är ett frivilligt och rådgivande dokument. Reglerna delas upp i krav och råd, att tillämpas bland annat vid utformning av busshållplatser.

Standard om ledstråk, ISO 23599

I mars 2012 utkom en ISO-standard (ISO 23599) för utformning av ledstråk.

Standard om tillgänglighetskrav och rekommendationer för tillgänglighet i byggd miljö, ISO 21542

Standarden specificerar tillgänglighetskrav och rekommendationer för tillgänglighet i byggd miljö i och i anslutning till byggnader och verksamheter. I standarden finns krav/rekommendationer om bland annat självbetjäningsterminaler. Kraven anger bland annat riktlinjer för placering av automaten, att det bör förekomma alternativ till tryckskärmar på busstationer och rekommendation om att förstå automatens funktion. Det finns även krav på kortläsarens placering, grafiska

symboler och visuella och auditiva signaler samt utformning av nummersats.⁹

Riktlinjer för tillgängligt webbinnehåll, WCAG 2.0

Riktlinjer för tillgängligt webbinnehåll, Web Content Accessibility Guidelines – WCAG 2.0, innehåller ett antal riktlinjer för att göra webbinnehåll tillgängligt. Om en webbplats följer riktlinjerna är innehållet tillgängligt för en bredare skara människor med olika typer av funktionsnedsättningar såsom synnedsättningar, hörselnedsättning, inlärningssvårigheter, kognitiva funktionsnedsättningar, begränsad rörlighet, talsvårigheter, ljuskänslighet och kombinationer av dessa.

Riktlinjerna är indelade efter fyra olika principer – möjlig att uppfatta, hanterbar, begriplig och robust. Det finns även tre nivåer av tillgänglighet – A, AA och AAA, där AAA är den högsta nivån. Webbplatsers tillgänglighet kategoriseras utifrån vilken nivå de uppfyller, och för att uppfylla en nivå måste samtliga riktlinjer för den nivån följas.

Riktlinjerna behandlar frågor som att information och komponenter i ett användargränssnitt ska presenteras för användare på ett sätt som de kan uppfatta och att komponenter i ett användargränssnitt och navigering ska vara hanterbara. De innebär också att information och hantering av användargränssnitt måste vara begriplig samt att innehållet måste vara robust nog för att kunna tolkas på ett pålitligt sätt av ett brett spektrum av olika användarprogram, inklusive hjälpmedel.

Standard om tillgänglighetskrav lämpliga vid offentlig upphandling av IKT¹⁰ produkter och tjänster i Europa, SS-EN 301 549

Standarden anger krav på IKT-produkters och tjänsters funktion och användargränssnitt. Den är framtagen inom ett EU-mandat till de tre europeiska standardiseringsorganisationerna och syftet med standarden är att fungera som den uppsättning krav som ska tillämpas vid upphandling av IKT.

⁹ ISO 21542 Building construction – Accessibility and usability of the built environment. Kapitel 36.8 Card access, dispensing machines and automatic teller machines (ATMs), etc.

¹⁰ Informations- och kommunikationsteknik.

Standarden specificerar de funktionella tillgänglighetskrav som är tillämpliga för IKT-produkter och -tjänster, tillsammans med en beskrivning av testprocedurer och utvärderingsmetodik för varje tillgänglighetskrav i en form som lämpar sig för användning i offentlig upphandling inom Europa. Den kan också användas för utformning av IKT som inte är avsedd att användas av offentlig sektor. Standarden är inte indelad i produktområden utan funktionsområden och är därför avsedd att kunna appliceras brett på all typ av IKT. Därmed tar den höjd för nya innovationer inom IKT-området.

Avseende webb är kraven i EN 301 549 samma som i WCAG 2.0 nivå AA.¹¹

Nationella mål

De nationella transportpolitiska målen består av ett övergripande mål som kompletteras med ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Detta funktionsmål har konkretiserats ytterligare genom formuleringen: Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.¹²

Option om byggd miljö

Tillgänglighetsdirektivet anger i kapitel 2, artikel 3.10 att medlemsstaterna, mot bakgrund av nationella förhållanden, kan besluta att den bebyggda miljö som används av kollektivtrafikens kunder, inbegripet miljön som sköts av tjänsteleverantörer och av infrastrukturoperatörer liksom den bebyggda miljö som används av kunder till banker samt kundtjänstcenter och butiker för telefonoperatörer, ska uppfylla tillgänglighetskraven i avsnitt X i annex 1. Detta för att de i högsta möjliga grad ska kunna användas av personer med funktionsbegränsning, inbegripet personer med funktionsnedsättning.

¹¹ EN 301 549, kapitel 9.1.

¹² Prop. 2016/17:1 Utgiftsområde 22.

Optionen om byggd miljö beskrivs utförligare i bilaga 10.

Regionala riktlinjer för tillgänglighet

Utöver trafikförsörjningsprogrammen som kollektivtrafikmyndigheterna tar fram där mål för tillgänglighet finns, har också flera kollektivtrafikmyndigheter riktlinjer för tillgänglighet. Dessa är politiskt antagna dokument och blir på regional nivå den faktiska norm som reglerar vilka krav som ställs/ska ställas på tillgänglighet. Riktlinjerna ska bland annat utgöra underlag för myndighetens upphandlingar men också vara vägledande för arbetet. Myndigheten för delaktighet har valt att beskriva vilka krav som i dag finns i dessa riktlinjer samt att jämföra kraven som finns i riktlinjerna hos fyra kollektivtrafikmyndigheter med kraven i direktivet.

Skånetrafiken – Tillgänglighetsprogrammet för allmän kollektivtrafik för åren 2016–2020

Skånetrafikens övergripande riktlinjer hänvisar till nationella lagar och regionala riktlinjer, bland annat diskrimineringslagen (2008:567) och lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (1979:558). Syftet med tillgänglighetsprogrammet är att uppmärksamma och undanröja de hinder som fortfarande finns i samhället. Inriktningsmålen handlar om fysisk tillgänglighet, kommunikativ tillgänglighet, service och bemötande samt att öka resandet i allmän kollektivtrafik. I programmet anges att det vid nya upphandlingar ska ställas krav på fysisk tillgänglighet, kommunikativ tillgänglighet samt service och bemötande. Vad gäller tillgänglighetsanpassning av hållplatser hänvisas till Hållplatshandboken Skånetrafiken som är framtagen i samarbete mellan Skånetrafiken, Trafikverket och Skånes kommuner. Handboken är tänkt att användas som vägledning för hur Skånetrafikens hållplatser ska utformas och den innehåller typritningar för detta.¹³ Vad gäller tillgänglighetsanpassning av en station hänvisas till Trafikverkets beslutade riktlinjer.

Sammanfattningsvis kan konstateras att produkter och tjänster i programmet främst beskrivs i funktionella termer, det vill säga att personer med funktionsnedsättning ska kunna använda dem. Programmet hänvisar inte särskilt utförligt till tekniska specifikationer

¹³ Hållplatshandboken Skånetrafiken.

och krav, varken på nationell eller på EU-nivå, vilket gör det svårt att jämföra med direktivets krav och dess omfattning. Programmet anger dock tydligt att tillgänglighetskrav ska ställas i nya upphandlingar.

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet – Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland

Riktlinjerna utgår från lagkrav, regler och riktlinjer som Kollektivtrafikmyndigheten och andra aktörer ska följa när det gäller att erbjuda full tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. De EU-krav som hänvisas till är EU-direktiv om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende funktionshindre i järnvägssystemet (nr 2008/164/EG), EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport (nr 181/2011), EU:s förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (nr 1371/2007) samt Bussdirektivet (som ska ersättas av ECE107). Riktlinjerna hänvisar också till nationella krav som Plan- och bygglagen (2010:900), lag om kollektivtrafik (2010:1065) samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd. Riktlinjerna utgår även från Trafikverkets regler Vägar och gators utformning (VGU), som är frivilliga för kommuner att följa, ISO-standard för utformning av ledstråk (ISO 23599) och den europeiska hissnormen SS EN 81-70. För utformning av fordon hänvisas till Buss 2010 Branschgemensamma funktionskrav på bussar.¹⁴

På de områden där europeiska eller nationella lagar, regler och riktlinjer saknas har Kollektivtrafikmyndigheten utifrån lokala förutsättningar utarbetat riktlinjer för utformning av den fysiska miljön på stationer och av fordon för att uppnå bästa möjliga tillgänglighet.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de krav som anges i riktlinjerna faller inom ramen för direktivets omfattning, både vad gäller produkter och tjänster och för de delar av kollektivtrafiken som är föremål för offentlig upphandling. Kraven beskrivs både i funktionella termer, det vill säga att personer med funktionsnedsättning ska kunna använda dem men kompletteras också ofta med mer specifika tekniska angivelser. Kraven för den fysiska utformningen anges på en mycket specifik nivå. Detta beror troligtvis på att det finns en tydlig nationell reglering som anger krav på detta område. Vad gäller de områden där nationell och europeisk reglering saknas har riktlinjer utarbetats efter

¹⁴ Svensk Kollektivtrafik, *Buss 2010, Branschgemensamma funktionskrav på bussar*, version 1.2 2012.

lokala förutsättningar för att förtydliga vilka krav som ska ställas för att öka tillgängligheten.

Stockholms läns landsting - Riktlinjer för Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill) 2014

RiTill syftar till att sammanställa och beskriva alla lagkrav och riktlinjer som trafikförvaltningen måste följa när det gäller att erbjuda full tillgänglighet för barn, äldre samt resenärer med funktionsnedsättning. Dokumentet samlar lagstiftning, tolkning och förtydligande av lagstiftning och är ett verktyg för att skapa en standard för trafikförvaltningens utformning av tillgänglighetsåtgärder, öka kunskap om viktiga åtgärder och utforma för att uppnå tillgänglig kollektivtrafik

RiTill innehåller krav som gäller bland annat alla trafikslag, stationer, fordon, busshållplatser, bytespunkter. Krav anges dels i själva RiTill, dels genom hänvisning till andra dokument som buss 2010 och TDS. Kraven för den byggda miljön är på en noggrann detaljnivå och det finns relativt specifika krav för olika typer av digitala tjänster. Utifrån de produkter och tjänster som direktivet omfattar beskrivs flera krav. Exempelvis beskrivs krav på övergripande nivå för kommunikation, bland annat att alla resenärer, oavsett funktionsförmåga, ska kunna tillgodogöra sig tjänster och service. Kring webbplatser och reseplanerare finns krav där det mer specifikt anges att informationen i grunden ska vara tillgänglig och i första hand publicerad som webbsidor (html). Informationen ska vara utformad på ett sätt som gör den läsbar med tekniska hjälpmedel, exempelvis talsyntes. Information som inte går att publicera i webbsidor ska publiceras i tillgängligt pdf-format.

På trafikförvaltningens webbplatser och reseplanerare ska tekniken och språket medge att så många som möjligt kan använda dem, oavsett funktionsnedsättningar och om särskild teknik måste användas för att läsa webbplatsen. Webbplatser och reseplanerare ska vara tillgänglighetscertifierade. Webbplatsernas och reseplanerarnas användbarhet och tillgänglighet ska regelbundet utvärderas och testas utifrån riktlinjer för webbtillgänglighet (WCAG 2.0 eller senare). Det finns också i RiTill krav kring lättlästa versioner av Trafikförvaltningens webbplatser, att grundläggande information ska finnas på teckenspråk och att ljudfiler med inläst information ska finnas och läsas upp vid avstängningar och förseningar i trafiken.

För biljettsystem anger RiTill att alla ska kunna köpa, få information om giltighet och validera biljett. Vidare beskrivs att vid eget köp eller

validering ska knappar och funktioner på biljettautomaten eller kortläsaren vara känn-, hör- och synbar. Minst en biljettautomat ska vara nåbar för rullstolsanvändare och barn. Avläsningspunktens mitt på kortläsaren ska vara placerad 800–1000 millimeter över golv. På den breda spärren (kallas widegate) ska en kortläsare placeras på framsidan av spärrkroppen på 800 millimeter höjd. Vid upphandling och komplettering av köp- och valideringslösning ska tillgänglighetsexpertis involveras från start för att utreda möjligheten att nå full tillgänglighet. Accesskortets¹⁵ utformning och färg ska bidra till att underlätta för resenärer med funktionsnedsättning, äldre och barn. Vid framtagning av nya biljettlösningar ska tillgänglighetsexpertis involveras från start för att utreda möjligheten att nå full tillgänglighet. Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas.

RiTill innehåller också krav på mer specifika delar av transportsystemet. Exempelvis beskrivs krav för digitala skyltar, hörbarhet och kompletterande information.

Sammanfattningsvis finns det i Stockholms läns RiTill krav på det mesta som omfattas av tillgänglighetsdirektivets krav på produkter och tjänster inom kollektivtrafiken. Kraven är ofta beskrivna både i funktionella termer som att ”personer med funktionsnedsättning ska kunna använda dem”, men kompletteras också ofta med mer specifika angivelser. Kraven för byggd miljö är på ytterligare en mer specifik nivå än krav som rör digitala produkter och tjänster.

Landstingen Uppsala län - Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning 2016

Uppsala läns (UL) riktlinjer¹⁶ bygger övergripande på lagen om kollektivtrafik, plan- och bygglagen, EU-förordningar om kollektivtrafik samt råd och riktlinjer från statliga myndigheter och branschorganisationer. Även nationella standarder och rekommendationer om tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning beaktas.

¹⁵ Den fysiska biljett som används i Stockholms kollektivtrafik och som kan laddas med kontanter för enkelresor eller för perioder som månadsvis eller årsvis.

¹⁶ Landstingen Uppsala län - Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning 2016.

Riktlinjerna ska följas inom Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet, upphandlingar, avtal och projekt. De beskriver också att det är viktigt att Kollektivtrafikförvaltningen UL redan i tidiga skeden av projekt och upphandlingar ställer rätt krav på tillgänglighet då det kan bli kostsamt att planera för tillgänglighet i sena skeden eller i efterhand. Riktlinjerna ska följas för att åtgärda brister i tillgänglighet i befintlig miljö. Det beskrivs tydligt att den vid upphandling bästa möjliga tillgängligheten enligt föreliggande riktlinjer ska eftersträvas. Tillgänglighetsaspekterna ska tillmätas stor vikt vid anbudsutvärdering. Att riktlinjerna beaktats i anbudsutvärderingen ska dokumenteras.

Riktlinjerna omfattar många aspekter av kollektivtrafiken, till exempel information, biljettsystem, den byggda miljön och fordon. För vissa delar är kraven specificerade i detalj som till exempel för den byggda miljön på stationer. I andra delar hänvisar riktlinjerna till andra normer som kring tåg där det hänvisas till TSD och kring buss där det hänvisas till kraven i buss 2010. Kring de produkter och tjänster som specifikt pekas ut i tillgänglighetsdirektivet varierar detaljnivån på krav i UL:s riktlinjer.

Kring webb anges att det ska vara möjligt för alla resenärer, oavsett funktionsnedsättning, att planera sin resa genom de planerings- och informationsverktyg som Kollektivtrafikförvaltningen UL erbjuder. Det innebär att Kollektivtrafikförvaltningen UL:s webbsida samt övriga digitala verktyg ska vara tekniskt och designmässigt utformade så att alla kan ta del av information och använda interaktiva tjänster. Kollektivtrafikförvaltningen UL:s webbsida ska vidare uppfylla de internationella riktlinjerna om tillgänglig webb: Web Accessibility Initiative (WAI).¹⁷ Kring biljett – och betalsystem anges i riktlinjerna att det ska vara möjligt för alla resenärer att köpa och använda de biljetter som används inom den trafik som Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för.

Sammanfattningsvis innehåller UL:s riktlinjer både övergripande funktionella krav och mer specifika krav, framförallt inom byggd miljö. Det är också tydligt att kraven ska tillämpas vid upphandling.

¹⁷ WAI är initiativet från W3C som tagit fram den i dag internationella standarden för webbtillgänglighet, WCAG 2.0.

Nuläge

Det saknas data för att avgöra om de produkter och tjänster som tillgänglighetsdirektivet omfattar uppfyller direktivets krav. MFD ser ändå ett behov av att beskriva nuläget inom kollektivtrafiken i stort och den generella utvecklingen avseende tillgänglighet. I fråga om tillgängligheten i fordon har utvecklingen de senaste åren gått i positiv riktning. MFD gör bedömningen att utvecklingen till stor del kan förklaras just med universell utformning, det vill säga att nya fordon har bättre tillgänglighet. Detta kan troligen förklaras med tydligare krav på tillgänglighet i upphandlingar. När äldre fordon byts ut ökar då tillgängligheten.

Tillgänglighet i befintlig kollektivtrafik

I mars 2016 slutrapporterade Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket regeringens uppdrag inom ramen för en Strategi för genomförande av funktionshinderstrategin 2011–2016. Utöver arbete för ökad samverkan mellan myndigheterna har en modell utvecklats för att mäta upplevd användbarhet i transportsystemet. Resultatet för användbarheten 2015, index 48 av 100, är en liten förbättring jämfört med året innan. Tillsyn av tillgänglighet har även utförts 2011–2016 på alla flygplatser och flygbolag som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. I tillsynen bedöms bland annat tillgängligheten på flygplatserna och hur personer med funktionsnedsättning kan anmäla sin ankomst och få rätt till assistans. Tillsynen visar genomgående på gott resultat samt även på bra förutsättningar vid bytespunkter mellan flyg och andra transportmedel.¹⁸

Utvecklingen avseende tillgänglighet i det prioriterade nätet¹⁹ beskrivs som positiv. Minst 150 järnvägsstationer och 2 000 busshållplatser i det prioriterade nätet ska tillgänglighetsanpassas fram till 2021. Under 2015

¹⁸ Prop. 2016/17:1 Utgiftsområde 22.

¹⁹ Prioriterade nätet är ett trafikslagsövergripande kollektivtrafknät som anpassas för personer med funktionsnedsättningar. Nätet ska täcka in de viktigaste målpunkterna runt om i Sverige.

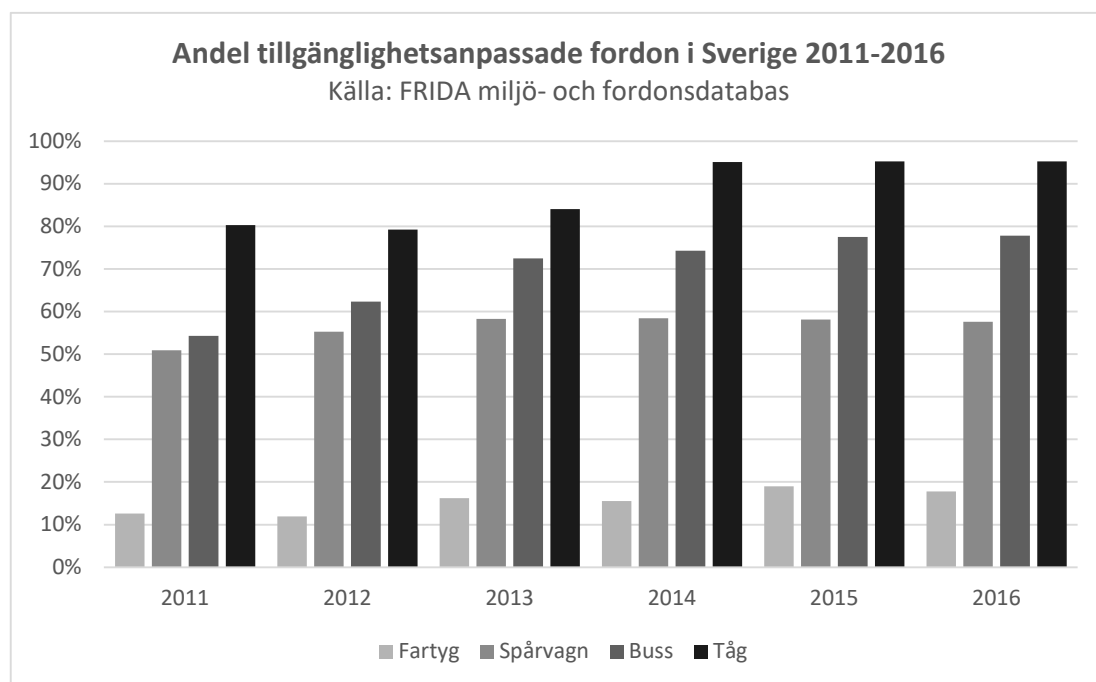
har totalt 10 stationer och 201 busshållplatser åtgärdats. Takten har ökat sedan 2014, då endast fyra järnvägsstationer och 118 busshållplatser anpassades. Hittills har 76 stationer och 951 busshållplatser längs de statliga nationella och regionala vägarna åtgärdats sedan 2010. Det betyder att 52 procent av målet för stationerna och 48 procent av målet för busshållplatser har uppnåtts. För stationerna har därmed halvtidsmålet 2016 i den nationella planen och funktionshinderspolitiska strategins slutmål redan uppnåtts.

Trafikanalys presenterar också i rapporten data från det användbarhetsindex som de arbetat med de senaste åren. Överlag varierar användbarheten över tid men för en parameter är det en stadig positiv utveckling – planering av resa. Detta kan enligt MFD eventuellt betyda att tillgängligheten ökat i just information, webb och de tjänster som omfattas av tillgänglighetsdirektivet.

I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen görs bedömningen att utvecklingen avseende tillgänglighet i transportsystemet går framåt.²⁰ Samma slutsatser har MFD dragit i flera år i MFD:s samlade analys av utvecklingen av funktionshinderspolitiken.²¹

²⁰ Trafikanalys (2016) Uppföljning av de transportpolitiska målen 2016.

²¹ MFD (2016) Utvärdering och analys av funktionshinderspolitiken 2011-2016.



Figur 1: Andel tillgänglighetsanpassade kollektivtrafikfordon i Sverige under åren 2011-2016. Tillgängligheten ökar. Utifrån fordonstyp är tågen mest tillgängliga och går från 80 till ca 95 procent under perioden). Tillgängligheten i bussar ökar från ca 55 till knappt 80 procent och i spårvagn från ca 50 till ca 57 procent under perioden. Fartyg ligger på en betydligt lägre nivå och går från drygt 10 till knappt 20 procent under perioden.

Kollektivtrafikens omfattning

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige. Under år 2015 uppgick rikets kollektivtrafikresande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 482 miljoner påstigningar. Det är en ökning med tre procent på ett år och med 32 procent sett över en tioårsperiod.²²

Buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under år 2015 gjordes 775 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent

²² Trafikanalys (2015) Lokal och regional kollektivtrafik 2015.

av påstigningarna skedde med tunnelbana, 14 procent med tåg och tio procent med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken.²³

Trafikslag	Andel av den lokala och regionala kollektivtrafiken 2015
Buss	52 %
T-bana	23 %
Järnväg	14 %
Spårväg	10 %
Sjöfart	1 %

Tabell 1: Andel resor med olika trafikslag i den regionala och lokala kollektivtrafiken 2015

Resvanor för personer med funktionsnedsättning

I en rapport från Trafikanalys beskrivs bland annat att den totala reslängden per capita för personer med funktionsnedsättning är kortare än för övriga resenärer.²⁴ Skolskjuts, färdtjänst och taxi är när de räknas som ett färd sätt det enda som används i större utsträckning av personer med funktionsnedsättning än övriga resenärer.

MFD har en panel, Rivkraft²⁵, med ca 1 500 personer med olika typer av funktionsnedsättning. En tredjedel av de svarande åker med allmän kollektivtrafik åtminstone någon gång i veckan, 15 procent gör det varje dag och 19 procent någon gång i veckan. 22 procent åker aldrig kollektivt och av demanser drygt hälften att kollektivtrafiken inte är tillgänglig, vilket motsvarar 12 procent av hela målgruppen.

²³ Trafikanalys (2015) Lokal och regional kollektivtrafik 2015.

²⁴ Trafikanalys (2016) Uppföljning av de transportpolitiska målen 2016.

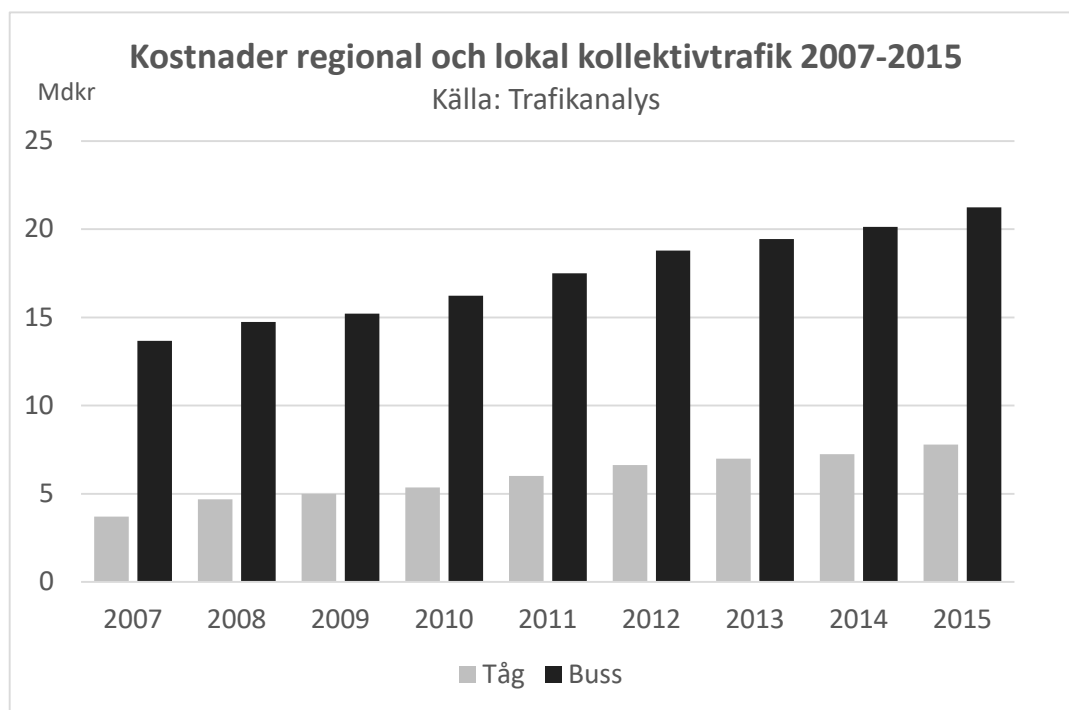
²⁵ Rivkraftpanelen är inte representativ för gruppen personer med funktionsnedsättning men resultat från panelundersökningarna ger kvalitativa indikationer om bland annat tillgänglighet.

47 procent av Rivkraftspanelens deltagare som åker med allmän kollektivtrafik uppger att de vill kunna åka kollektivt oftare än vad de gör i dag. De vanligaste synpunkterna om vad som skulle göra det enklare att resa med allmän kollektivtrafik är tydligare och enklare information samt att det ska bli enklare att köpa biljetter.

Kostnader för den lokala och regionala kollektivtrafiken

Under år 2015 uppgick de totala kostnaderna för rikets lokala och regionala kollektivtrafik till knappt 43 miljarder kronor. Intäkterna från verksamheten var knappt 21 miljarder kronor eller 48 procent. Resterande del av kostnaderna täcktes av bidrag eller tillskott från landsting, kommuner och stat. År 2015 finansierade landstingen 46 procent, kommunerna fem procent och staten genom Trafikverket en procent av verksamheten. Sedan några år tillbaka ökar det offentliga andelen av finansieringen, från 49 procent 2012 till 52 procent 2015.²⁶

²⁶ Trafikanalys (2015) Lokal och regional kollektivtrafik 2015.



Figur 2: Kostnader för den regionala och lokala kollektivtrafiken med tåg och buss mellan åren 2007 och 2015. Kostnaderna för de båda trafikslagen har ökat konstant och kostnaderna buss är betydligt högre än för tåg. Kostnaderna för buss ökar från ca 14 till ca 21 miljarder kronor och för tåg från ca 4 till ca 8 miljarder kronor.

I en rapport från Sveriges kommuner och landsting (SKL) analyseras de ökade kostnaderna för kollektivtrafiken. Under perioden 2007-2012 har kostnaderna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och kostnaderna för de tidigare Trafikhuvudmännen (THM) ökat med knappt 9,8 miljarder kronor eller med 6,4 procent per år medan kommunsektorns nettokostnader för kollektivtrafik har ökat med 8 procent per år eller med nästan 6 miljarder kronor totalt. Under samma tidsperiod har resandet bara ökat med 2,6 procent per år. Den totala kostnadsökningen uppgår till drygt 8,7 miljarder kronor. Det är framför allt trafikeringskostnaderna för buss- och tågtrafik som har ökat under perioden. Kostnaderna för busstrafik har ökat med 5,1 miljarder kronor eller med 6,5 procent per år. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med drygt 11 procent per år och med 2,7 miljarder kronor totalt.²⁷

²⁷ Sveriges kommuner och landsting (2014) Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?

SKL menar i rapporten att de ökade kostnaderna för kollektivtrafiken mellan 2007–2012 till viss del beror på ökat utbud och nya fordon anpassade till dagens miljö- och tillgänglighetskrav. Under perioden införskaffades bland annat 410 nya bussar i Stockholms län och andelen tillgänglighetsanpassade fordon ökade från 25 till 78 procent. Den totala andelen tillgänglighetsanpassade bussar från 2007 till 2012 ökade från 22 till 40 procent. För att uppnå högt ställda krav i fråga om miljö- och tillgänglighetsanpassning beträffande fordonen är det svårt att undgå att kostnaderna ökar. SKL drar slutsatsen att kostnadsökningen under senare år i hög grad överensstämmer med de transportpolitiska målen.²⁸

²⁸ Sveriges kommuner och landsting (2014) Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?

Aktörernas bedömning av direktivet

För att få en bild av vilka eventuella konsekvenser tillgänglighetsdirektivet kan innebära har MFD intervjuat och hämtat in skriftliga svar från olika aktörer inom kollektivtrafikområdet. MFD återger här deras bild av vilka konsekvenser direktivet kan få och kommenterar inte huruvida tolkningen av direktivets krav överensstämmer med myndighetens tolkningar.

Ekonomiska aktörer

Generella ställningstaganden

Företrädare från branschen lyfter fram de positiva sidorna med att direktivet kan medföra en ökad konkurrens på produktområdet. Om samma regelverk införs i hela EU kommer det att underlätta för aktörer som inte redan verkar på den svenska marknaden att lägga anbud. Detta skulle även kunna leda till att produkterna börjar produceras i större mängder vilket också skulle kunna pressa priserna på de produkter och tjänster som branschen köper in.²⁹

Biljettköp

Den största utmaningen som företrädare för kollektivtrafikbranschen lyfter fram är biljettköp, som kan göras både i automater och via webben. Att tillgänglighetsanpassa biljettautomaterna ses som ett enklare steg där förväntningen är att det kommer att utvecklas biljettautomater som uppfyller kraven i tillgänglighetsdirektivet och som kan köpas in. Det största hindret gällande biljettautomater är enligt företrädare från branschen om kostnaden för inköp av dessa skulle bli väsentligt högre. Biljettköp via webben anses kunna bli en större utmaning. Detta gäller främst för mindre företag där kunskapen om direktivet kan vara bristfällig.³⁰ Om tillgänglighetsdirektivet ska tolkas som att samtliga biljettautomater ska vara tillgängliga sex år efter att direktivet fastställs

²⁹ Intervjuer med företrädare för Svensk kollektivtrafik, Transportföretagen respektive Sveriges Bussföretag.

³⁰ Intervjuer med företrädare för Svensk kollektivtrafik, Transportföretagen respektive Sveriges Bussföretag.

kan det vara svårt eller åtminstone mycket kostsamt att ersätta befintliga biljettautomater med nya som uppfyller kraven.³¹

Hållplatser

Enligt företrädare från branschen anses det mest utmanande vara att göra alla hållplatser tillgängliga och framför allt att göra dem tillgängliga i hela landet. I de större städerna bedöms flertalet av hållplatserna redan vara tillgänglighetsanpassade. Svårigheterna och de större kostnaderna är att detta ska ske i hela landet och att hållplatserna ska få samma standard överallt. På landsbygden i Sverige i dag är det mycket arbete som återstår för att alla hållplatser ska vara tillgängliga.³²

Även väderförhållanden tas upp som ett riskmoment för möjligheten att införa detta direktiv i Sverige. Företrädare för branschen tror att det kan medföra stora kostnader om det kommer att innebära stora särlösningar. Exempel på detta är uppvärmning av ledstråk vintertid på grund av snö och is.³³

Fordon

Enligt företrädare för branschen anses arbetet med tillgänglighetsanpassning av fordon vara påbörjat men detta gäller framförallt i storstäderna. Det är stor skillnad mellan kollektivtrafiken i storstäderna och på landsbygden.³⁴

Stat, kommun och landsting

I Stockholms län har trafikförvaltningen inom landstinget det övergripande ansvaret för SL-trafiken. Trafikförvaltningen anger att de ställer krav i all upphandling utifrån de framtagna riktlinjerna för

³¹ Telefonsamtal med Trafikverket.

³² Intervjuer med företrädare från Svensk kollektivtrafik, Transportföretagen respektive Sveriges Bussföretag.

³³ Intervjuer med företrädare från Svensk kollektivtrafik, Transportföretagen respektive Sveriges Bussföretag.

³⁴ Intervjuer med företrädare från Svensk kollektivtrafik, Transportföretagen respektive Sveriges Bussföretag.

tillgänglighet.³⁵ Krav ställs i ett förfrågningsunderlag enligt riktlinjerna, och detta går ut till aktörer i hela Europa varpå ett anbud lämnas in som sedan utvärderas och viktas.³⁶

Trafikförvaltningens representant är generellt sett positiva till tillgänglighetsdirektivet och menar att det kan bli bra om kraven i direktivet hamnar på en rimlig nivå. Om tillgänglighetskrav tas med från början av utvecklings- och inköpsprocesser innebär tillgänglighetsdirektivet inte betydande extra kostnader. Kostnaden kan bestå av utveckling av en produkt eller tjänst för leverantören, men detta är samtidigt något som läggs med i priset i anbudet. Det är däremot kostsamt att göra anpassningar i efterhand för att öka tillgänglighet.³⁷

Trafikförvaltningens representant menar att det är viktigt att kraven inte blir för exakta, och att det kan bli problem om det finns för fasta krav och standarder. Det händer så mycket på tillgänglighetsområdet att om kraven blir för specifika kan det bidra till att utvecklingen avstannar och att möjligheten att tänka kreativt och innovativt minskar. Kraven bör vara på en rimlig nivå och ge varje land möjlighet att ha nationella regler. Utformning av tjänster och produkter bör utgå från en mer användardriven utformning med funktionskrav snarare än specifika krav. I Sveriges fall finns en risk, enligt Trafikförvaltningens representant, att tillgänglighetsdirektivet kommer att utgöra ett tak istället för en bottenplatta. Trafikförvaltningens representant menar att det inte får bli så att kraven sänks på grund av att leverantörer hävdar att de följer ett direktiv som innebär lägre krav än de som i dag ställs inom svensk kollektivtrafik.³⁸

Trafikförvaltningens representant menar att direktivet kan bli en hjälp för andra aktörer i Sverige som inte har kommit lika långt i sin kravställning gällande tillgänglighet och att det i dessa fall kan bli en precisering.³⁹

³⁵ Stockholms läns landsting - Riktlinjer för Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill) 2014.

³⁶ Intervju med tjänsteman på Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting.

³⁷ Intervju med tjänsteman på Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting.

³⁸ Intervju med tjänsteman på Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting.

³⁹ Intervju med tjänsteman på Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting.

Trafikförvaltningens representant lyfter fram exemplet kring framtagandet av en validator i kollektivtrafiken. Validator är en form av sk ”smart ticketing”, som i dag används i Tvärbanan i Stockholm. Innan Trafikförvaltningen beställde en validator fanns det ingen tillgänglig version på marknaden. Trafikförvaltningen ställde funktionella krav i upphandlingen och leverantören fick utveckla produkten efter hand. Hade anpassning behövt ske efter specifika krav, hade inte produkten kunnat utvecklas på det sätt som gjordes. Det Trafikförvaltningens representant lyfter fram är att det måste finnas möjlighet för innovation och utveckling, och att kraven inte ska utgöra ett tak, snarare ett golv. Vidare lyfts att inom vissa områden skiljer sig de europeiska kraven från de svenska. Exempel på detta är kännbara och kontrasterande markeringar på trappsteg där svenska riktlinjer ser annorlunda ut än de europeiska riktlinjerna inom stationsområden för järnväg. Om det ska finnas gemensamma regler måste dessa också harmonisera och samverkas och det saknas i dagsläget harmonisering mellan olika transportslag, exempelvis för järnväg och båt.⁴⁰

Trafikförvaltningens representant menar också att det i direktivet bör tas hänsyn till olika klimatförhållanden. I Sverige går det exempelvis inte att ha samma standarder gällande olika material som i andra delar av Europa, då Sveriges klimat skiljer sig åt. Exempelvis går det inte att använda sig av utskjutande fotsteg på tågen (som flera andra länder har) eftersom det på vintern samlas så mycket grus där att ramperna förstörs.⁴¹

⁴⁰ Intervju med företrädare från Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting.

⁴¹ Intervju med företrädare från Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting.

Myndighetens bedömningar

MFD bedömer att tillgänglighetsdirektivet skulle kunna få både negativa och positiva konsekvenser för aktörerna och resenärerna inom kollektivtrafiktjänsterna. Det är dock nödvändigt med en del förtydliganden kring hur tillgänglighetsdirektivet ska tolkas och tillämpas för kollektivtrafiktjänster.

Vad gäller eventuella kostnader för införandet av tillgänglighetsdirektivet är det omöjligt att uppskatta belopp. Stora delar av den svenska kollektivtrafiken upphandlas och krav på tillgänglighet i upphandling kan initialt medföra en ökad kostnad. Det är däremot svårt att veta om kostnaden kommer att läggas på beställaren, leverantören, tillverkaren eller resenären eller om det sprids ut på alla parter. Samtidigt bedömer MFD att det är rimligt att anta att de kostnader som i dag finns för att åtgärda brister i tillgängligheten i efterhand är stora. Det gäller kostnader som i ett långsiktigt perspektiv skulle gå att undvika genom ökad tillämpning av universell utformning i kollektivtrafiken. Detta uttrycks även av representanten från Trafikförvaltningen i Stockholm.

En fördel om tillgänglighetsdirektivet fastställs är att det kan bilda en gemensam norm för alla aktörer som beställare, leverantör, tillverkare, utförare och så vidare. Aktörskedjorna är långa inom kollektivtrafiken och gemensamma krav skapar tydlighet och borde öka möjligheterna för leverantörer att möta de krav som ställs av beställarna. I dag saknas gemensamma tillgänglighetsnormer för merparten av de produkter och tjänster som omfattas av tillgänglighetsdirektivet. För svenska leverantörer av biljettautomater eller webb- och appbaserade informations- och biljettbokningssystem medför det en möjlighet att leverera produkter och tjänster inom hela Europa men även ökad konkurrens med andra internationella aktörer.

En risk som beskrivits är att tillgänglighetsdirektivets krav kan bli ett tak för tillgänglighet. I dag finns stora skillnader i Sverige kring vilka krav som ställs och risken är att "taket" blir lägre än de krav som redan ställs i dag i delar av landet. MFD tolkar inte tillgänglighetsdirektivet som att det innebär ett tak för tillgängligheten, utan att beställare som till exempel kollektivtrafikmyndigheterna kan ställa högre krav. Dock bedömer MFD att det, om direktivet fastställs, inte är möjligt att på nationell nivå reglera om högre krav på tillgänglighet för de produkter

och tjänster som omfattas. Frågan behöver utredas vidare och är väsentlig eftersom tillgänglighetsdirektivets krav kan vara lägre än de krav som i dag redan tillämpas av vissa aktörer i Sverige.

Bedömningar regelverk

Enligt MFD går det att göra bedömningar av konsekvenser ur flera perspektiv och ett är att se till vilka policyförändringar som tillgänglighetsdirektivet medför. MFD vill understryka att glappet mellan policy och tillämpning ofta är stort inom ramen för tillgänglighetsfrågor. Ur ett policyperspektiv gör MFD bedömningen att det för kollektivtrafiken i dag finns mycket regelverk både på EU-nivå och nationellt som reglerar både tillgänglighet och rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Dock är kraven som ställs i tillgänglighetsdirektivet mer precisa än de flesta skrivningar i både EU-regelverket och det nationella. Dessutom beskriver dagens regelverk sällan krav på just de produkter och tjänster som pekas ut i direktivet, som exempelvis biljettautomater och webbplatser. Om tillgänglighetsdirektivet antas med nuvarande formuleringar uppstår frågan om det svenska regelverket måste revideras för att bli mer precist, eller om direktivet ska ses som en precisering som inte kräver förändrad lagstiftning på nationell nivå.

Precisering av regelverket kan få både positiva och negativa konsekvenser för svensk del. Fördelarna är att precisa krav på tillgänglighet och utformning gör att samtliga beställare, leverantörer, tillverkare och så vidare har en gemensam norm att utgå ifrån. Frågan om vad som avses med tillgänglighet i dagens regelverk kan på så sätt redas ut och direktivet blir ett förtydligande av vad som avses med tillgänglighet inom kollektivtrafiken, framförallt gällande digitala tjänster och produkter där avsaknaden av normer i dag är stor.

Det är dock av största vikt att kraven är harmoniserade med det regelverk som finns. Redan i dag finns skillnader i exempelvis EU:s regelverk och det svenska, där det anges olika krav och specifikationer för hur produkter ska utformas.⁴² Det gör det svårt för exempelvis beställare och leverantörer att veta vilka krav som ska appliceras.

⁴² Exempelvis finns olika krav på hur en trappa ska kontrastmarkeras i TSD och i PBL.

EU-reglering och nationell reglering i förhållande till tillgänglighetsdirektivet

- Även om förordningen om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, 1107/2006 reglerar rättigheter för personer med funktionsnedsättningar ser MFD inte att det handlar om krav på universell utformning eller att förordningen innehåller krav som kan ses som samma eller lika precisa som tillgänglighetsdirektivets.
- MFD ser att förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar, 1177/2010 innehåller skrivningar om information i former som är tillgängliga samt universell utformning. Men MFD ser inte att förordningen omfattar krav som är liknande eller lika preciserade som tillgänglighetsdirektivets.
- MFD ser att förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, 1371/2007 innehåller övergripande skrivningar om hur information lämnas och biljetter utfärdas samt hänvisningar till TSD (se nästnasta punkt om direktiv 1300/2014).
- MFD tolkar förordningen om passagerares rättigheter vid busstransport, 181/2011 som att det innehåller övergripande skrivningar om exempelvis information i tillgängliga format, men inte krav som är lika precisa eller liknande tillgänglighetsdirektivets.
- MFD ser att direktivet om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet 1300/2014 framförallt innehåller krav utifrån nedsatt rörelseförmåga men omfattar också delar som biljetter och information. Bland annat ställs krav på att när det är obemannad biljettförsäljning ska det finnas alternativ som fungerar för personer med synnedsättning. För att få en exakt bild av kraven i detta direktiv jämfört med tillgänglighetsdirektivet krävs en utförligare analys men MFD bedömer överlag att detta direktiv inte heller innehåller lika preciserade krav på de tjänster och produkter som utpekats i tillgänglighetsdirektivet.
- MFD ser att i förordning om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska

järnvägssystemet, 454/2011, finns krav som är helt överlappande mot tillgänglighetsdirektivet i fråga om webb där det hänvisas till web content accessibility guidelines det vill säga WCAG 2.0 (se vidare resonemang i huvudrapporten).

- I och med att det står behöriga fritt att sätta upp kriterier ser MFD inte att förordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg per se innehåller liknande eller lika precisa krav som tillgänglighetsdirektivet.
- Förordningen om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, 1315/2013 innehåller enligt MFD:s tolkning övergripande krav men inte lika precisa som tillgänglighetsdirektivets.
- Förordningen om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, 261/2004 innehåller enligt MFD:s tolkning mer övergripande skrivningar om att ”ta hänsyn” till personer med funktionsnedsättning snarare än liknande eller lika precisa krav som tillgänglighetsdirektivets.
- I denna analys har MFD haft svårigheter att följa bussdirektivets, 2001/85, aktualitet. Oklarheterna består i att bussdirektivet har ersatts av EU:s förordning 661/2009, som inte är lika tydlig i fråga om tillgänglighetskrav. Samtidigt hänvisar 661/2009 till att de krav som angavs i direktiv som har upphävts i samband med införandet av 661/2009, istället bör införas där, och där det är lämpligt ersättas med hänvisningar till motsvarande FN/ECE-föreskrifter som införlivats med gemenskapslagstiftningen. I ECE 107 finns liknande krav som i bussdirektivet. Det kompliceras av att en förordning gäller direkt och inte behöver omsättas i svensk lag. Därför finns inte heller någon svensk lagstiftningsprocess med analys att ta fasta på.
- Gällande nationell reglering i form av lag (2010:1065) om kollektivtrafik och lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik anger enligt MFD:s tolkning mer övergripande tillgänglighetskrav snarare än lika precisa krav som tillgänglighetsdirektivets krav.

Gränsdragningsproblematik regelverk

I tillgänglighetsdirektivet finns enligt MFD gränsdragningsproblematik som omfattar relationen mellan de föreslagna kraven i tillgänglighetsdirektivet och befintliga krav i annan EU-lagstiftning. Problematiken inkluderar även frågan om upphandling och vilka trafikslag som ska omfattas av tillgänglighetsdirektivets krav i och med att det finns reglering i LOU-direktivet som undantar vissa trafikslag.

Gränsdragningsproblematik tillgänglighetsdirektivets krav och kraven i annan EU-lagstiftning

I förslaget till tillgänglighetsdirektiv anges att den befintliga EU-lagstiftningen ofta riktar sig mot situationen för personer med funktionsnedsättning på ett särskilt område. Så är fallet med förordningarna om passagerares rättigheter för alla slags transportmedel (flyg, tåg, båt och bussar) som fokuserar på icke-diskriminering och om assistans till personer med nedsatt rörlighet när de använder transportmedel.⁴³ Det finns också EU-lagstiftning om tillgänglighet när det gäller kollektivtrafikfordon och det finns tekniska specifikationer som säkerställer tillgängligheten avseende fordon för olika transportsätt. I direktivet anges att tillämpningsområdet för dessa inte påverkas av förslaget utan att den förbättrade tillgängligheten till transportmedel som förslaget kommer att medföra kan underlätta tillgången till assistans och/eller minska behovet av den och därmed sammanhängande kostnader. Genom att definiera tillgänglighetskrav kan förslaget förtydliga skyldigheterna vad gäller tillgänglighet i EU-lagstiftningen, där skyldigheter fastställs utan att några krav eller specifikationer anges, till exempel på områdena offentlig upphandling och de europeiska struktur- och investeringsfonderna.

Förslaget kommer därför att gälla för dessa initiativ utan att de ändras, trots deras olika mål och rättsliga grund, vilket ger fördelen att en

⁴³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1); förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14); förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar (EUT L 334, 17.12.2010, s. 1); förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport (EUT L 55, 28.2.2011, s. 1).

närmare beskrivning av vad som avses med tillgänglighet ges. Det i sin tur bidrar till bättre rättssäkerhet.

I en lägesrapport från Europeiska unionens råd i juni 2016 anges att vissa delegationer har uppmärksammat att flera av de rättsakter som hänvisas till i tillgänglighetsdirektivet redan inkluderar skyldigheter gällande tillgänglighet och därför inte bör inkluderas i direktivet. Rapporten anger också att enligt kommissionen inkluderar de befintliga lagarna bara generella referenser till tillgänglighet medan tillgänglighetsdirektivet skulle ge en mer precis definition. Syftet med att inkludera akterna i direktivet är att förhindra fragmentering av den inre marknaden genom att tillhandahålla gemensamma kriterier för tillgänglighet och harmonisera hur medlemsstaterna implementerar redan befintliga tillgänglighetskrav.⁴⁴

Sammanfattningsvis kan konstateras att det råder vissa oklarheter gällande huruvida tillgänglighetsdirektivet kompletterar befintlig lagstiftning genom att tillhandahålla ytterligare krav på tillgänglighet eller om tillgänglighetskraven ska anses vara uppfyllda om de följer befintlig lagstiftning. Detta är något som behöver förtydligas för att medlemsländerna ska kunna avgöra direktivets påverkan och huruvida direktivet syftar till att täcka luckor i befintlig lagstiftning eller om direktivet ska harmonisera med befintlig lagstiftning. Det görs flera hänvisningar i direktivet till redan befintlig lagstiftning. Kraven i många av dessa direktiv och förordningar är dock inte lika tydliga som de föreslagna kraven i tillgänglighetsdirektivet. Om tillgänglighetsdirektivet syftar till att harmonisera med befintlig lagstiftning kan därmed resultatet bli ett otydligt och varierande regelverk beroende på transportslag. Detta är något som varken borde gynna den inre marknads rörlighet eller bidra till att uppfylla konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt finns det problematik gällande i vilken utsträckning direktivets syfte är att täcka luckor i befintlig lagstiftning, det vill säga att direktivets krav ska tillämpas där befintlig lagstiftning inte är tillräcklig. Detta kan bli svårt att tillämpa och därmed i praktiken inte fullt ut genomförbart vilket

⁴⁴ The council of the European Union – Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council om the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States as regards the accessibility requirements for products and services – Progress Report, 3 juni 2016.

varken gynnar aktörerna på marknaden eller personer med funktionsnedsättning.

Gränsdragning upphandling och undantag i befintlig lagstiftning

I förslaget till tillgänglighetsdirektiv anges att genom att definiera tillgänglighetskrav kan skyldigheterna förtydligas vad gäller tillgänglighet i EU-lagstiftningen, till exempel på området offentlig upphandling där skyldigheter fastställs utan att några krav eller specifikationer anges. Vidare anges att förslaget till direktiv kommer att stödja industrins satsning på att lösa tillgänglighetsproblemet genom att använda samma funktionella tillgänglighetskrav som redan finns i EU-lagstiftningen, till exempel kravet att köpa/finansiera tillgängliga produkter och tjänster som exempelvis ingår i direktiven om offentlig upphandling.⁴⁵

Kapitel 6 i tillgänglighetsdirektivet behandlar tillgänglighetskrav i annan unionslagstiftning. Där anges att kraven i tillgänglighetsdirektivet i avsnitt IX, annex 1, ska tillämpas vid fastställande av tekniska specifikationer och tilldelningskriterier för alla offentliga kontrakt och koncessioner, där produkten eller tjänsten är avsedd att användas av personer, oavsett om det gäller allmänheten eller personal hos den upphandlande myndigheten eller den upphandlande enheten, och omfattas av direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner, direktiv 2014/24/EU om offentlig upphandling och direktiv 2014/25/EU om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

I kapitel 6 anges också att kraven i annex 1 avsnitt IX ska ställas vid tillämpning av förordning 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet som i artikel 37 anger att transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Kapitel 6 anger också att kraven i tillgänglighetsdirektivet ska tillämpas vid fastställandet av de tillgänglighetskrav avseende sociala kriterier och kvalitetskriterier som behöriga myndigheter har fastställt i anbuds-

⁴⁵ Förslag Europaparlamentets och rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för produkter och tjänster, 2015/0278(COD).

förfaranden för kollektivtrafik på järnväg och väg enligt förordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg.

Direktiv 2014/24/EU om offentlig upphandling

I direktivet 2014/24/EU om offentlig upphandling anges att direktivet inte ska tillämpas på offentliga tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg eller tunnelbana. Tilldelning av sådana kontrakt bör även fortsättningsvis omfattas av förordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. Detta undantag görs för att klargöra förhållandet mellan direktivet om offentlig upphandling och förordning 1370/2007.

I direktivet om offentlig upphandling anges att medlemsstaterna bör, i den mån förordning 1370/2007 tillåter nationell lagstiftning att avvika från de regler som fastställs i den förordningen, i sin nationella lagstiftning kunna fastställa att avtal om allmän trafik i fråga om kollektivtrafik på järnväg eller tunnelbana ska tilldelas genom ett upphandlingsförfarande som följer deras allmänna regler för offentlig upphandling.

EU:s förordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg

EU:s förordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg reglerar i artikel 5 tilldelning av vissa typer av avtal om allmän trafik.

Förordningen anger dock inte vilka krav i upphandlingen som ska göras. Förordningen anger att i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen står det de behöriga myndigheterna fritt att fastställa sociala och kvalitetsmässiga kriterier i syfte att upprätthålla och höja kvalitetsstandarderna för den allmänna trafikplikten, exempelvis i fråga om minimikrav för arbetsvillkor, passagerares rättigheter, behov hos personer med nedsatt rörlighet, miljöskydd, passagerarnas samt arbetstagarnas säkerhet såväl som skyldigheter enligt kollektivavtal samt andra bestämmelser och överenskommelser avseende arbetsplatser och social trygghet på den plats där tjänsten tillhandahålls.

Förslag om genomförande av undantaget i direktiv 2014/25/EU om offentlig upphandling

Regeringen föreslår i prop 2016/17:28 att det undantag, som finns i direktiv 2014/25/EU om offentlig upphandling gällande kollektivtrafik på järnväg eller tunnelbana, ska genomföras avseende om upphandling för vissa kollektivtrafiktjänster. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. Enligt prop. 2016/17:28 kompletterar förslaget i propositionen EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 i fråga om hur tjänstekontrakt som

avser kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten samt koncessioner⁴⁶ som avser kollektivtrafik ska upphandlas. Regleringen syftar till att öka tydligheten och förutsägbarheten i fråga om hur sådana avtal ska upphandlas, samtidigt som de behöriga myndigheterna tillerkänns en betydande flexibilitet i fråga om hur förfarandet ska organiseras.

Enligt vad som nu föreslås ska bestämmelserna placeras i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och inte i respektive upphandlingslag. Regeringen föreslår att det ska föras in bestämmelser i de föreslagna lagarna om offentlig upphandling (LOU) och upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) som undantar upphandling som avser tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten från de lagarnas tillämpningsområde. Det ska föras in en upplysningsbestämmelse i den föreslagna lagen om upphandling av koncessioner som talar om att det i lagen om kollektivtrafik finns anvisningar om vilka bestämmelser i den förstnämnda lagen som ska tillämpas när kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikkförordning.⁴⁷

De som omfattas av skyldigheten att upphandla enligt LOU kallas upphandlande myndigheter. Dessa är statliga och kommunala myndigheter, såsom beslutande församlingar i kommuner och landsting, vissa offentligt styrda organ (till exempel flertalet kommunala och en del statliga bolag) och sammanslutningar av en eller flera upphandlande myndigheter eller ett eller flera offentligt styrda organ. Även kommunala och statliga aktiebolag omfattas av begreppet upphandlande myndighet.⁴⁸

MFD konstaterar därmed att det innebär en gränsdragningsproblematik gällande upphandling eftersom förslaget om att genomföra undantaget för svensk del borde innebära att majoriteten av de transportslag som hänvisas till i direktivet utesluts när det gäller offentlig upphandling för svensk del. Buss är det transportslag som återstår efter att järnväg, tunnelbana och båt uteslutits via undantaget och eftersom flyg inte

⁴⁶ Med tjänstekoncession avses ett kontrakt av samma slag som ett tjänstekontrakt som innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten (Konkurrensverket).

⁴⁷ Prop. 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster.

⁴⁸<http://www.konkurrensverket.se/globalassets/publikationer/informationsmaterial/upphandlingsreglerna--en-introduktion.pdf>

upphandlas. Frågan är hur detta påverkar direktivets tillämpning som hänvisar till förordning 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, för att täcka upp undantaget som finns i direktivet 2014/24/EU om offentlig upphandling.

Bedömningar utifrån regionala normer

I dag preciseras lagarna i flera av de riktlinjer för tillgänglighet som regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram. Samtliga riktlinjer som MFD har granskat bygger på det regelverk som finns inom området, både på EU-nivå och nationellt, även om det varierar i vilken grad regelverket beskrivs. I flera av riktlinjerna hänvisas också till befintliga normer som tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och buss 2010 (2014).

Samtliga riktlinjer ställer krav på tjänster och produkter som omfattas av direktivet. Dock skiljer sig de fyra exemplen mycket i vilken detaljnivå kraven ligger på. Generellt är kraven för delar som rör byggd miljö mer preciserade. MFD bedömer att det är ett resultat av att det inom byggd miljö under en längre tid funnits både lagar och normer. Digitala tjänster omfattas varken av lika tydlig lagreglering eller av normer vilket gör att kraven ofta är mindre specifika. Generella krav i riktlinjerna anges oftast i termer som att ”alla ska kunna använda tjänsten, oavsett funktionsförmåga” det vill säga liknande krav som regelverket ofta innehåller. Dessa typer av krav är breda och tillgänglighetsdirektivets krav kan inte ses som en höjning av tillgänglighetsnivån men väl en specificering av hur nivån ska nås.

Delar av riktlinjerna, framförallt de som används i Stockholms län, ställer mer specifika krav. De mer specifika kraven beskriver ofta först syftet, det vill säga att personer med funktionsnedsättning ska kunna använda produkten eller tjänsten, och sedan specificeras hur detta ska uppnås. MFD bedömer att det varierar hur specifika kraven i riktlinjerna är, men i flera fall gällande olika tjänster är kraven mer specifika än i direktivet. I dessa fall handlar det om att kraven i riktlinjerna definierar mått, värden, krav på användarmedverkan i utformning, krav på tillgänglighetsexpertis med mera. Kraven innebär alltså, till skillnad från tillgänglighetsdirektivets krav, inte enbart att produkter och tjänster ska fungera på ett visst sätt, utan även att teknik och tjänster utvecklas på ett visst sätt och att kompetens inom området finns hos utförare och leverantörer.

I vissa delar är riktlinjerna helt i harmoni med direktivet. Exempelvis ställs i två av fyra riktlinjer krav med hänvisning till WCAG 2.0 som är internationell standard för tillgänglig webb. I standarden är de fyra grundprinciperna att webbplatser ska gå att uppfatta, hantera, begripa och robusthet. WCAG 2.0 finns också med i standarden EN 301 549 för upphandling av tillgänglig IKT (informations- och kommunikationsteknik). På samma sätt finns i det nyligen antagna webbtillgänglighetsdirektivet⁴⁹ hänvisningar till EN 301 549. Tillgänglighetsdirektivet innehåller också dessa krav i form av ”uppfatta, hantera och begripa”. MFD bedömer således att det finns en hög grad av harmonisering avseende webbtillgänglighet.

Det finns som sagt stora skillnader mellan de fyra exemplen vilket vittnar om att de nationella kraven på tillgänglighet varierar och således inte är harmoniserade i Sverige, vilket förtydligar att direktivets syfte om att få fram harmoniserade tillgänglighetskrav kan behövas och underlättar för många aktörer.

Slutligen ser MFD att eftersom så stora delar av den svenska kollektivtrafiken är föremål för upphandling av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna blir riktlinjerna oerhört centrala för den eventuella tillämpningen av direktivet. Om direktivet får effekten att kraven i tillgänglighetsriktlinjerna bli mer lika borde leverantörer och tillverkare gynnas i längden av att det finns enhetliga och mer preciserade krav från olika beställare än vad det gör i dag.

Bedömningar utifrån nuläget kring tillgänglighet

Ett annat sätt att bedöma konsekvenser är att se till den faktiska tillämpningen av regelverket och hur tillgängligheten i dag ser ut och utvecklas. I ett övergripande perspektiv finns fortfarande brister i tillgängligheten i den svenska allmänna kollektivtrafiken vilket hindrar många personer med funktionsnedsättning att kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken, trots att det funnits lag sedan 1979 om handikappanpassad kollektivtrafik.

⁴⁹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/... av den 26 oktober 2016 om tillgänglighet avseende offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-38-2016-INIT/sv/pdf>

Utvecklingen kring tillgänglighet går dock i en positiv riktning. Tillgängligheten ökar för varje år och MFD bedömer att många aktörer inom området driver ett strategiskt arbete för ökad tillgänglighet. Kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram vittnar också om att utvecklingen går framåt men att det fortfarande finns brister gällande tillgänglighet och att nivån på kraven varierar. MFD gör bedömningen att tillgängligheten framförallt blir bättre genom att fler och fler delar av kollektivtrafiken som äldre fordon, automater med mera byts ut mot nya mer universellt utformade varianter.

MFD bedömer också att det inte är en slump att utvecklingen går framåt. För kollektivtrafiken och de tjänster som finns inom området finns det både i en europeisk och svensk kontext mycket reglering kring tillgänglighet, i jämförelse med andra områden, vilket förmodligen är orsaken till att tillgängligheten ökar. MFD gör därför bedömningen att i praktiken pågår ett strategiskt arbete i Sverige för att öka tillgängligheten och tillämpa universell utformning av nya produkter och tjänster, vilket skulle kunna betyda att utvecklingen kommer att gå framåt oavsett om det kommer ett direktiv eller inte som reglerar tillgängligheten.

Bedömningar av effekter för personer med funktionsnedsättning och äldre

MFD gör bedömningen att tillgänglighetsdirektivet kan få positiva effekter för personer med varierande funktionsförmåga oavsett ålder, då den generella tillgänglighetsnivån på utpekade produkter och tjänster kan öka i Sverige och nivån på tillgänglighetsarbetet kan bli mer harmoniserat. MFD bedömer också att direktivet inte täcker hela värdekedjan för resande, det vill säga från att kunna köpa biljett till att resan ska fungera tillfredställande, vilket är en brist för att öka möjligheten för alla att kunna resa. MFD bedömer dock att direktivet i kombination med andra regelverk kan bidra till att hela värdekedjan fungerar på ett bättre sätt.

Bedömningar utifrån aktörernas bild av konsekvenser

MFD har i intervjuer försökt fråga företrädare för branschen om kostnader men det är mycket svårt för branschen att bedöma i och med tillgänglighetsdirektivets otydligheter samt avsaknad av faktiskt nuläge. Branschen lyfter också ett antal farhågor om vad anpassningar av tillgänglighet kommer att kosta. MFD har mycket svårt att urskilja i intervjuerna om ”anpassa” betyder universellt utformade produkter och

tjänster eller att åtgärda befintliga produkter och tjänster. MFD ser också att branschen lyft fram busshållplatser och fordon, vilka MFD bedömer inte omfattas av tillgänglighetsdirektivet. Mot bakgrund av detta vill MFD understryka att vissa farhågor kan vara grundande i tillgänglighetsdirektivets otydlighet snarare än reella risker om nya åtaganden.

MFD vill också understryka det som Trafikförvaltningen i Stockholm lyft fram, det vill säga att det också kan uppstå negativa konsekvenser med tillgänglighetsdirektivet och det är att kraven kan bli för precisa. MFD har erfarenhet att det finns skillnader i landet kring vilka krav som ställs för tillgängligheten i kollektivtrafiken och risken är att tillgänglighetsdirektivets krav blir ett tak som är lägre än de krav som i dag redan tillämpas av vissa aktörer i Sverige. MFD bedömer dock inte att direktivets krav blir ett hinder för beställare att ställa högre krav på tillgänglighet, men en juridisk bedömning av detta kan behövas.

En annan risk är att precisa krav hämmar utveckling och innovation, snarare än att möjliggöra för universellt utformade produkter och tjänster. Tillgänglighetsdirektivets krav beskrivs som funktionella men är mer precisa än funktionella krav i andra sammanhang exempelvis RiTill. Det betyder att en beställare som ställer funktionella krav som liknar RiTill ger möjlighet för leverantörer och tillverkare att ibland skapa helt nya lösningar som tillgodoser behoven hos personer med funktionsnedsättning i en universellt utformad lösning. Med tanke på den teknikutveckling som pågår så är risken att de precisa kraven i direktivet kan begränsa möjligheterna för leverantörer och beställare att utveckla produkter och tjänster med nya tekniska lösningar som ökar tillgängligheten.

Referenser

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för produkter och tjänster. Bryssel den 2 december 2015. COM(2015) 615 final.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004

Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet

Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 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

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem

Föreskrifter nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategori M2 eller M3 vad gäller deras allmänna konstruktion, 2015/922

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

SFS 2010:1065. Lag om kollektivtrafik.

SFS 1979:558. Lag om handikappanpassad kollektivtrafik.

SFS 2010:900. Plan- och bygglag.

SFS 2008:1300. Förordning med instruktion för Transportstyrelsen.

SFS 2010:185. Förordning med instruktion för Trafikverket.

BFS 2011:5, ALM 2. Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader.

BFS 2011:13, HIN 2, ändringar införda genom BFS 2013:9, HIN 3. Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser.

Kollektivtrafiktjänster
– Bilaga 4 till Konsekvensutredning om tillgänglighetsdirektivet

Svensk kollektivtrafik & Sveriges bussföretag (2014), Buss 2014 – branschgemensamma krav på funktionskrav på bussar.

Trafikverket (2012), Vägar och gators utformning, VGU.

ISO 23599:2012. Assistive products for blind and vision-impaired persons -- Tactile walking surface indicators.

ISO 21542:2011. Building construction – Accessibility and usability of the built environment.

SS-EN 301 549 (2015). Tillgänglighetskrav lämpliga vid offentlig upphandling av IKT produkter och tjänster i Europa. European Telecommunication Standards Institute (ETSI).

WCAG 2.0, Riktlinjer för tillgängligt webbinnehåll, , Svensk auktoriserad översättning. W3C Recommendation 11 December 2008. World Wide Web Consortium (W3C).

Skånetrafiken – Tillgänglighetsprogrammet för allmän kollektivtrafik för åren 2016–2020.

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet 2014– Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland.

Stockholms läns landsting - Riktlinjer för Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill) 2014.

Landstingen Uppsala län - Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning 2016.

Prop. 2016/17:1 Utgiftsområde 22.

Prop. 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster.

Trafikanalys (2016) Uppföljning av de transportpolitiska målen 2016.

MFD (2016) Utvärdering och analys av funktionshinderspolitiken 2011-2016.

Trafikanalys (2015) Lokal och regional kollektivtrafik 2015.

Sveriges kommuner och landsting (2014) Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?

The council of the European Union– Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States as regards the accessibility requirements for products and services – Progress Report, 3 juni 2016.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/... av den 26 oktober 2016 om tillgänglighet avseende offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer,
<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-38-2016-INIT/sv/pdf>.
Hämtad 2016-11-14.

Konkurrensverket (2014) Upphandlingsreglerna– en introduktion
<http://www.konkurrensverket.se/globalassets/publikationer/informationsmaterial/upphandlingsreglerna--en-introduktion.pdf>

<http://www.svenskkollektivtrafik.se>. Hämtad 2016-11-01.

<http://www.transportforetagen.se>. Hämtad 2016-11-01.