



2021-11-01

s.remissvar@regeringskansliet.se
s.sof@regeringskansliet.se.

Ert dnr: S2021/04731
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande SOU 2021:44 – Tillgänglighetsdirektivet

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket 2019 motsvarade 99,6 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Remissynpunkter

För våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, är tillgänglighet en viktig fråga och det pågår ett kontinuerligt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken ur många synvinklar. Regelverk och lagstiftning som tydliggör och underlättar tillgänglighetsanpassning välkomnas, dock bör den vara just tydlig och användbar. Tillgänglighetsdirektivet utgångspunkt i allas rätt till delaktighet i samhället, även digitalt ställer vi självklart oss bakom, detta är en viktig fråga som kollektivtrafiken redan arbetar med. Utredningen innehåller dock ett antal otydligheter som behöver tydliggöras för att implementeringen ska fungera.

Vi gör tolkningen att våra medlemmar endast omfattas av punkt v. i artikel 2.2c oavsett hur långa de regionala transportererna är. Våra medlemmar omfattas av DOS-lagen och bedömer att den reglerar övriga punkter i direktivet, vilket vi också tolkar att utredningen gör samma bedömning. Om Regeringen avser något annat behöver det kommuniceras tydligt.

Vi är positiva att självbetjäningsterminaler som tagits i bruk innan direktivet får användas i 20 år, detta ger möjligheter att ta fram bra och kostnadseffektiva lösningar.

Även om våra medlemmar endast omfattas av en punkt i direktivet är det svårt att få en uppfattning om hur Tillgänglighetsdirektivet passar ihop med andra regelverk. En kartläggning och jämförelse mellan olika angränsande lagar och regelverk t.ex.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

passagerarrättigheter och DOS-lagen skulle tydliggöra direktivets roll och plats i det ganska omfattande pussel av regelverk som finns inom området.

Direktivet ställer funktionskrav på t.ex. självbetjäningsterminaler dock framgår inga krav på standard eller liknande. Funktionskrav kan vara bra då det adresserar slutlösningen och innebär att en mängd olika lösningar kan finnas för problemet. Om direktivet ska åtföljas av kontroll och uppföljning från myndigheternas sida, behöver det vara tydligt vad som ska följas upp och hur kriterier för ett godkännande/lagefterlevnad ser ut. Accepteras olika lösningar eller ska standard följas? Detta behöver förtydligas.

Utredningen nämner att direktivet kan komma att kompletteras med harmoniserande standarder. Standarder kan vara ett bra verktyg att använda men vi vill påpeka att man måste ta höjd för att lokala förutsättningar som t.ex. väderförhållanden kan påverka lösningsbehoven. Exempelvis behöver punktskrift i utomhusmiljö vara av större storlek för att kunna läsas med kalla fingrar/tunna handskar vintertid och bild/pekskärmar i utomhusmiljö i Sverige kan behöva specialutveckling av såväl knappar, taktila lösningar samt lösning för hörbar information för att kunna fungera året runt. Vi vill därför att eventuella standardkrav kompletteras med *eller likvärdig funktionell lösning* för att undvika framtida problem samt stora kostnader om lösningar som inte är användbara/funktionella behöver bytas ut. Det är även viktigt att standarder inte är mer långtgående än lagstiftade krav men medger utvecklingsmöjligheter och att utrymme finns för att hitta lösningar bättre än standard, dvs. att kravet är att *minst* uppfylla standard. Detta borgar för flexibla och resenärsanpassande lösningar.

Punkt v. under artikel 2.2c beskriver att interaktiva självbetjäningsautomater som har monterats som integrerade delar av fordon, luftfartyg, fartyg eller rullande material som används vid tillhandahållandet av sådana persontrafiktjänster inte omfattas. Ett förtydligande vad som anses vara *integrerade delar* och när en del anses vara integrerad behövs.

Det är svårt att göra en bedömning av den långsiktiga utvecklingen av produkter och tjänster samt den framtida kostnadsbilden vid upphandling av produkter och tjänster avseende Tillgänglighetsdirektivets krav. Det är även svårt att hitta stöd i utredningen för att göra denna bedömning.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD