

Till Ålands landskapsregering

Ärende: Begäran om utlåtande gällande trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026

Ålands handikappförbund r.f. (förbundet) har fått en begäran om att skriva ett utlåtande över trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026. Förbundet representerar genom sina medlemsföreningar ca 4300 personer med funktionsnedsättningar och deras anhöriga på Åland. Yttrandegruppen, som består av representanter från förbundet och våra 12 medlemsföreningar, har vid sitt möte 25.10.2022 diskuterat utkastet och lämnar följande utlåtande.

Till att börja med vill förbundet tacka landskapsregeringen för möjligheten att ge våra synpunkter på trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026. Förbundet anser att det är bra att program förnyas och bearbetas, men vi tycker inte att detta ska leda till en försämring av redan existerande program.

Förbundet upplever att det föregående trafikförsörjningsprogrammet 2022–2023 var mer utarbetat och genomtänkt än det förnyade trafikförsörjningsprogrammet. Det gamla programmet ligger på 44 sidor medan det nya är 24 sidor långt. Ett kortare dokument betyder dock inte att det är sämre. I många fall är kortare dokument bättre, men ett dokument kan inte kortas ner så att viktiga delar lämnas bort.

I det förnyade programmet ser vi ingen förklaring till varför det föregående trafikförsörjningsprogrammet 2022–2023 inte gäller 2023 ut och varför det ersätts av ett nytt program från och med 2024. Vi saknar även bland annat en uppföljning av det tidigare programmet. En uppföljning skulle tydliggöra vad som är gjort och vad som behöver göras, till exempel inom området tillgänglighet. Detta skulle för oss tydliggöra vad som implementerades från förra programmet och vad som blev ogjort. Enligt förbundet är det viktigt att kontinuerlig utvärdering och uppföljning görs mellan programmen. I förra trafikförsörjningsprogrammet står det att årliga uppföljningar kommer att göras. Vi ser framemot att läsa dessa uppföljningar. Vi vill också gärna se dem som bilagor i framtida remissbegäran.

Utöver en genomgång av det som gjorts saknar förbundet även en tydlig presentation av framtidsvisionen. Vi önskar få tydlighet i hur kollektivtrafiken kommer utvecklas inom närmsta framtid och få konkreta exempel och tydliga besked på att utvecklingen går i rätt

riktning. För förbundet förblir åtgärdsförslagen vaga. Vi önskar se tydlighet i hur och när de i programmet föreslagna förändringarna ska ske.

Utifrån en jämförelse mellan det tidigare och det föreslagna åtgärdsprogrammet ser vi att inga fler bytesplatser blivit tillgänglighetsanpassade. Eftersom ett kapitel om tidigare åtgärder inte lagts till kan texten bli missvisande. För förbundet är det också viktigt att vägen till hållplatsen behöver vara tillgänglig, vilket saknas i programmet. Personer med funktionsnedsättningar behöver inte bara tillgängliga hållplatser utan också tillgängliga vägar till hållplatserna.

Kartorna i det föreslagna programmet är inte aktuella. På s. 8 och s. 21 (7A) står det att det går bussar på väg 40. Det finns dock ingen kollektivtrafik på väg 40. Det finns alltså inga bussar som går från Pålsbövägen till Hammarland. Vi uppmanar landskapsregeringen att se över kartorna och färdlinjerna.

Om landskapsregeringen vill att ålänningar framledes ska bruka kollektivtrafik alltmer bör landskapsregeringen se till att bussarna går dit människor bor. Det ska inte ta orimligt länge att ta sig med buss någonstans och linjerna ska gå så att de flesta klarar sig utan byten. Exempelvis, i restidskvoterna tar landskapsregeringen inte upp Svinö. En del resenärer som tar sig till och från Svinö behöver åka via Långnäs och sen ta sig vidare till sin destination, vilket förlänger restiden avsevärt. Utöver detta anser vi att expresslinjer är bra, men de ska inte påverka möjligheten att ta sig från en plats till en annan, då de stannar på få hållplatser.

Vi önskar att landskapsregeringen utreder möjligheten att personer med funktionsnedsättning kan få tillgång till en beställningsbar kostnadsfri ledsagare då de reser med kollektivtrafik, såsom det fungerar i region Stockholm. Möjligtvis kan landskapsregeringen utveckla ett samarbete med hemtjänsten eller en annan liknande socialtjänsteleverantör för detta ändamål. Eftersom behovet av ledsagare i kollektivtrafiken förmodligen är begränsad på Åland kommer kostnaden vara liten. Detta skulle hjälpa Åland att uppnå Bärkrafts delmål två "alla känner tillit och har verkliga möjligheter att vara delaktiga i samhället".

I trafikförsörjningsprogrammet för Åland 2023–2026 sticker en del ordval ut, exempelvis det engelska ordet "nudging" som är puffning på svenska. Varför använda engelskspråkiga termer som finns på svenska? Vi undrar också varför vissa funktionsnedsättningar lyfts fram i texten och inte andra (se exempel på s. 17: "*Den fysiska miljön påverkar våra vardagsliv beroende på exempelvis ålder, kön, om vi använder rullstol eller har nedsatt hörsel.*"). Förbundet anser att personer med funktionsnedsättning är en bättre term att använda än att skriva ut specifika funktionsnedsättningar. Det kan även vara skäligt att gå igenom de definitioner som lyfts fram i programmet. Enligt förbundet kan definitionerna framställas tydligare. I det föregående trafikförsörjningsprogrammet definierades vad en tillgänglighetsanpassad buss, hållplats och bytespunkt måste ha för att uppnå målsättningarna. Dessa definitioner saknas i det förnyade programmet.

I trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026 saknar vi information om vilken lag som är grunden till tillgänglighetskraven som nämns och hur en tillgänglig buss ska se ut. Inga krav på att fordonen ska vara tillgängliga syns i programmet heller. Vi saknar också direktiv om hur människor som reser med djur ska placera sig i bussen och ett fler tal andra riktlinjer. För

att förtydliga tillgänglighetskraven behöver landskapsregeringen utforma ett dokument med riktlinjer för tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning som reser i kollektivtrafiken.¹

Utöver det ovan nämnda vill vi lyfta att det också saknas i dokumentet information om hur personer som reser med en assistanshund ska placera sig i bussen. Detta framkommer dock i det funktionshinderpolitiska programmet Ett tillgängligt Åland 2022–2025 där det står: *”Bakom chauffören på den första bänkraden ska en plats för en person med synnedsättning som reser med ledarhund placeras och sätet bredvid platsen ska vara uppfällbart om benutrymmet är mindre än 450 mm, även dessa sittplatser ska markeras.”* Detta tillsammans med andra riktlinjer för tillgänglighet bör läggas till i det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet. Vi uppmanar programberedaren att sätta sig in i de styrdokument som gäller och som påverkar trafikförsörjningsprogrammet. Vi vill påminna programberedaren om att länkar till lagarna och direktiven som hänvisas i programmet tydligt ska framkomma i dokumentet.

Trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026 fokuserar på fysisk tillgänglighet, vilket onekligen är en viktig sak. Det är dock inte det enda som är viktigt. Tillgänglighet innebär också kognitiv- och social tillgänglighet (se bilaga 1). Att, exempelvis, chaufförer och andra personer i arbetstrafik utbildas i gott bemötande är viktigt. I programmet Ett tillgängligt Åland – funktionshinderpolitiska åtgärdsprogrammet 2022–2025 (kap. 4.3.4. Tillgänglig kollektivtrafik) står det: *”Kollektivtrafiken är upphandlad för 2022 och 2023 enligt de målsättningar för bussar som finns i trafikförsörjningsprogrammet [...] I upphandlingen ingick även krav på att busschaufförer ska ha kännedom om bemötande av passagerare med funktionsnedsättningar.”* Denna viktiga del av upphandlingen verkar ha fallit bort från Trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026.

Förbundet anser att texten, i det stora hela, är svävande, vilket leder till en oro från vår sida att programmet blir ett slag i luften. Samtidigt finns det ingen tillsynsmyndighet angiven i dokumentet. Vi tackar för ett gott samarbete!

Mariehamn 3.11.2022

Henrik Lagerberg
Ordförande

Karl Wahlman
Verksamhetsledare

Ålands handikappförbund rf
Skarpansvägen 30, 22100 Mariehamn
+358 (0)18 22 360, info@handicampen.ax
www.handicampen.ax

¹ Se till exempel. *Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning*. 2016. <https://regionuppsala.se/globalassets/region-uppsala-webbplats/det-har-gor-vi/kollektivtrafik/riktlinjer-for-tillganglighet.pdf> [4.11.2022]

Bilaga 1. ²

Tabell 1.1. Typologi för funktionshinder i kollektivtrafiksystemet. Tre dimensioner: (1) funktionsnedsättning, (2) reshinder som funktionshinder och (3) resan i tid och rum (före, under och efter resan).

Funktionsnedsättning	Reshinder	Resan i rum och tid		
		Före resan – planer och att ta sig till/från hållplatser	Under resan – att ta sig ombord och mellan hållplatser	Efter resan – problem, avvikelser och störningar
Fysisk nedsättning, t.ex. rörelseförmåga, kondition, hjärta och lungor	Fysiska och tekniska hinder	Avstånd, bagage, väder	Faciliteter, på- och avstigning	Anpassad ersättningstrafik
	Informationshinder	Tillgänglighet och trafikstörningar	Anvisningar och kartor	Alternativa vägar
	Organisatoriska & sociala hinder	Reseplanering och samordning	Bemötande, trängsel och tempo	Hjälp vid trafikstörningar
Sensorisk nedsättning, t.ex. syn, hörsel, känsel, balans, smärta, värk och allergier	Fysiska och tekniska hinder	Biljettsystem	Ljus, ljud, ämnen, acceleration	Oplanerade miljöer
	Informationshinder	Information om tillgänglighet	Bristande utrop och skyltning	Brist på information om störningar
	Organisatoriska & sociala hinder	Kompetens hos personal	Samordning av ledsagning	Spontan ledsagning
Kognitiv/psykisk nedsättning, t.ex. utvecklingsstörning, demens, ADHD, Asperger, dyslexi, afasi, ångest och depression	Fysiska och tekniska hinder	Biljettsystem	Tekniska fel	Nya miljöer
	Informationshinder	Fragmenterade informationstjänster	Avvikelser i resväg	Vägledning
	Organisatoriska & sociala hinder	Reseplanering och samordning	En mångfald av system och rutiner	Uppföljning av problem

² Citat: Trafik analys, rapport. (2019:3). Kollektivtrafikens barriärer – Kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf [4.11.2022].