

Till Ålands landskapsregering ÅLR 2024/8221

---

## Ärende: Begäran om utlåtande gällande trafikförsörjningsprogram för Åland 2026

Funktionsrätt Åland tidigare Ålands handikappförbund<sup>1</sup> (nedan förbundet) har fått en begäran om att skriva ett utlåtande över trafikförsörjningsprogram för Åland 2026. Förbundet representerar genom sina medlemsföreningar cirka 4 300 personer med funktionsnedsättning och deras anhöriga på Åland. Yttrandegruppen, som består av representanter från förbundet och dess 11 medlemsföreningar, har nyligen diskuterat utkastet och lämnar följande utlåtande.

Till att börja med vill förbundet tacka landskapsregeringen för möjligheten att ge våra synpunkter på trafikförsörjningsprogrammet. Eftersom vi ser ytterst små skillnader mellan det nuvarande förslaget och förra programmet kvarstår mycket av den kritik vi lyfte under senaste remissrundan.

Förbundet upplever att trafikförsörjningsprogrammet 2022–2023 var mer utarbetat och genomtänkt än det förnyade trafikförsörjningsprogrammet, som nu mer eller mindre har kopierats. Trafikförsörjningsprogrammet 2022–2023 omfattade 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 utelämnas.

Till dags dato har vi inte fått en förklaring till varför programmet ersattes och förkortades med ett nytt program: trafikförsörjningsprogrammet 2022–2023. Vi saknar även fortsättningsvis en uppföljning och utvärdering av de tidigare programmen. En uppföljning skulle tydliggöra bland annat vad som är gjort och vad som behöver göras, till exempel inom området tillgänglighet. Detta skulle för oss klargöra 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 trafikförsörjningsprogrammet står det att årliga uppföljningar kommer att göras. Dock har vi ännu inte sett några, men vi ser fram emot 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 att utvecklas inom den närmaste framtiden och få konkreta exempel och bevis 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 genomföras. Samtidigt ser vi att vissa delar i programmet inte

---

<sup>1</sup> I sändlistan står vi med det gamla namnet.

uppdaterats, till exempel på s. 16 hänvisar man till en lägesbild över tillgängliga bytespunkter från år 2022. Hur är det idag?

För förbundet är det viktigt att kollektivtrafiken ses och behandlas som en helhet. I detta inkluderas till exempel att vägen till hållplatsen är tillgänglig, att kollektivtrafiken kan användas för en rimlig kostnad och att hållplatserna utformas med audiovisuella element. Personer med funktionsnedsättning behöver inte bara tillgängliga hållplatser utan också tillgängliga vägar till hållplatserna. Detta är speciellt viktigt för personer med nedsatt rörlighet, eftersom kollektivtrafiken tas i beaktande då stöd för rörlighet utreds

Enligt huvudprincipen inom funktionshinderservicen "ska rörlighet som lämpar sig för alla ordnas med hjälp av en tillgängliganpassad och fungerande allmän kollektivtrafik."<sup>2</sup> Allmän kollektivtrafik ska därför "vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning så att behoven och de grundläggande fri- och rättigheterna hos dem som behöver servicen tillgodoses." En tillgänglig och fungerande kollektivtrafik skulle även hjälpa Åland att uppnå Bärkrafts delmål två: "alla känner tillit och har verkliga möjligheter att vara delaktiga i samhället". Eftersom kollektivtrafiken är en viktig del i att möjliggöra likabehandling och ett deltagande i samhället ser vi gärna i programmet ett utökat fokus på delaktighet, inkludering och tillgänglighet.

Vi önskar att landskapsregeringen utreder möjligheten för personer med funktionsnedsättning att få tillgång till en beställningsbar kostnadsfri ledsagare när de reser med kollektivtrafik, såsom det fungerar i region Stockholm. Eftersom behovet av ledsagare i kollektivtrafiken förmodligen är begränsat på Åland beräknar vi kostnaden som liten. Vi ser gärna en utredning över hur detta skulle kunna förverkligas. Vi önskar även se flexibla kollektivtrafiklösningar på Åland, till exempel i form av en linje som på beställning kan köras utanför fastställda linjer. Detta skulle kunna utformas som flexlinjen som erbjuds av Västtrafik i Sverige.<sup>3</sup>

Vi anser att det är viktigt att alla bussar i landsortstrafiken följer de krav som ställs i programmet, till exempel att alla bussar är låggolvsbussar. Eftersom programmet ligger till grund för en upphandling anser vi att det är viktigt att kraven i upphandlingen ställs så att ingen potentiellt diskrimineras. Fortsättningsvis saknar vi också direktiv om hur människor som reser med djur ska placera sig i bussen och ett flertal andra riktlinjer. För att förtydliga tillgänglighetskraven behöver landskapsregeringen utforma ett dokument med riktlinjer för tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning som reser i kollektivtrafiken.<sup>4</sup>

Utöver det ovan nämnda vill vi även lyfta att det i dokumentet saknas information om hur personer som reser med 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*

---

<sup>2</sup> THL. Handbok om funktionshinderservice. <https://thl.fi/sv/publikationer/handbocker/handbok-om-funktionshinderservice/tidigare-funktionshinderservice/orolighet> [5.2.2025]

<sup>3</sup> Västtrafik. Flexlinjen. <https://www.vasttrafik.se/reseplanering/anropsstyrd-trafik/flexlinje/goteborg/> [5.2.2025]

<sup>4</sup> 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]

*ledarhund placeras och sätet bredvid platsen ska vara uppfällbart om benutrymmet är mindre än 450 mm, även dessa sittplatser ska markeras."* Dessa riktlinjer för tillgänglighet, tillsammans med andra, 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 om att länkar till de lagar och direktiv som hänvisas till i programmet tydligt ska framkomma i dokumentet.

Trafikförsörjningsprogram för Åland 2026 fokuserar på fysisk tillgänglighet, vilket onekligen är viktigt. Det är dock inte det enda som är betydelsefullt. Tillgänglighet innefattar också kognitiv och social tillgänglighet (se bilaga 1). Att chaufförer och andra personer i kollektivtrafiken utbildas i gott bemötande är exempelvis mycket 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 funktionsnedsättning.*" Denna viktiga del av upphandlingen verkar ha fallit bort från Trafikförsörjningsprogram för Åland 2023–2026 och nu även 2026.

Förbundets kritik om att texten i det stora hela är svävande leder till en fortsatt oro från vår sida att programmet inte medför förbättringar i samhället för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt finns ingen tillsynsmyndighet angiven i dokumentet.

Vi deltar gärna i ett tidigt skede för att bättra kollektivtrafiken på Åland. Förbundet tackar för ett gott samarbete!

Mariehamn 10 februari 2025

**Jan Salmén**  
Ordförande

**Karl Wahlman**  
Verksamhetsledare

Funktionsrätt Åland rf  
Skarpansvägen 30, 22100 Mariehamn  
+358 (0)18 22 360, [info@handicampen.ax](mailto:info@handicampen.ax)  
[www.handicampen.ax](http://www.handicampen.ax)

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

<sup>5</sup> 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](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf) [4.11.2022].