



2016-12-16
N2016/04043/MRT

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter

UM 2016/46453/BRT
4.1.1 Transport

European Commission
DG Mobility and Transport
B – 1049 Brussels

Nationell genomförandeplan enligt TSD PRM

Förordning nr 1300/2014 (TSD PRM) ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram nationella genomförandeplaner i syfte att successivt undanröja identifierade hinder för tillgängligheten. De nationella genomförandeplanerna ska innehålla en strategi som fastställer kriterier och prioriteringar för stationer och enheter av rullande materiel som ska bli föremål för modernisering eller ombyggnad. Genomförandeplanerna ska ha en löptid på minst tio år och uppdateras regelbundet (minst vart femte år). Den första nationella genomförandeplanen ska anmälas till kommissionen senast den 1 januari 2017.

Transportstyrelsen har agerat projektledare vid framtagandet av genomförandeplanen. För att utarbeta planen bildades en arbetsgrupp som förutom Transportstyrelsen bestod av Trafikverket, Jernhusen, Stockholms läns landsting, Västtrafik, Sveriges kommuner och Landsting, Svenskkollektivtrafik, Strängnäs kommun och Branschföreningen Tågoperatörerna.

Härmed överlämnas bifogad Nationell genomförandeplan till kommissionen via Sveriges ständiga representation vid Europeiska unionen.

Med vänlig hälsning

Maria Gelin

Departementsråd

Nationell genomförandeplan

för kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (TSD PRM)

Innehåll

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | BAKGRUND | 3 |
| 1.1 | Lägesbeskrivning | 3 |
| 1.2 | Rättslig bakgrund | 5 |
| 1.3 | Metod för utarbetande av den nationella genomförandeplanen | 6 |
| 2 | NUVARANDE SITUATION | 7 |
| 2.1 | Översikt över tillgångar: stationer | 7 |
| 2.2 | Översikt över tillgångar: rullande materiel..... | 7 |
| 2.3 | Översikt över tillgångar: driftsregler | 7 |
| 3 | STRATEGI | 8 |
| 4 | TEKNISKA OCH OPERATIVA ÅTGÄRDER | 8 |
| 4.1 | Omfattningen av ombyggnaden eller moderniseringen av stationer och rullande materiel... 8 | |
| 4.2 | Alla andra arbeten som syftar till att undanröja hinder för tillgänglighet som ligger utanför tillämpningsområdet för artikel 20 i direktiv 2008/57/EG | 8 |
| 4.3 | Användning av operativa åtgärder (assistans) för att kompensera återstående brister i tillgänglighet | 9 |
| 5 | FINANSIERING | 9 |
| 6 | UPPFÖLJNING OCH FEEDBACK | 9 |
| 6.1 | Uppdatering av förteckningen över tillgångar och jämförelse med målen | 9 |
| 6.2 | Uppdateringen av planen | 9 |

1 Bakgrund

1.1 Lägesbeskrivning

Järnvägssektorn i Sverige har genomgått betydande förändringar de senaste 20-30 åren. Från att ha varit en helstatlig organisation, har Sverige idag en av Europas kanske mest avreglerade järnvägsmarknader. Detta inom såväl gods- och persontransporter som inom området för kringtjänster (bl.a. att tillhandahålla stationer och fordon).

Idag består den svenska järnvägsmarknaden av ca 350 olika infrastrukturförvaltare, ca 150 stationsförvaltare och ca 100 järnvägsföretag totalt.

De främsta aktörerna som förvaltar stationer i Sverige idag är:

- Trafikverket, statlig myndighet som förvaltar järnvägsinfrastruktur och järnvägsstationer (främst plattformar och tillträde till dessa)
- Jernhusen, statligt bolag som förvaltar publika utrymmen på järnvägsstationer. Jernhusen förvaltar även fastigheter och verkstäder för tågunderhåll med tillhörande spår
- SRAB, dotterbolag till Jernhusen som tillhandahåller väntsalstjänster av inhyrda stationsfastighetsägare och upplåter väntsalen för trafikbolagen.
- Kommuner, kommunal förvaltare av stationsfastigheter eller delar av stationsfastigheter med tillhörande utrymmen
- Privata aktörer, privat förvaltare av stationsfastigheter eller delar av stationsfastigheter med tillhörande utrymmen

Planen behandlar i huvudsak stationsområden (omfattningen definieras i TSD PRM med tillhörande vägledning), rullande material berörs endast till viss del. Anledningen är att kommande inventering och förteckning över tillgångar (IoA) endast kommer att omfatta stationsområden i ett första skede. Vid framtida revidering av TSD PRM kommer förutsättningar och förtydliganden för inventeringen att arbetas fram av Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

I Sverige är den som äger hela eller delar av en stationsfastighet stationsförvaltare för den delen. Det kan finnas flera stationsförvaltare på en och samma station, varje stationsförvaltare ansvarar då för sin del av stationen. Respektive fastighetsägare/stationsförvaltare är ansvarig för att se till att relevanta krav avseende tillgänglighet i förordning nr 1300/2014 (TSD PRM) uppfylls.

Ansaret för förvaltningen av järnvägsstationer i Sverige ser olika ut i olika delar av landet. Förvaltarskapet följer inte något klart mönster varken med avseende på resandeströmmar, stationens geografiska placering eller någon annan faktor. I vissa fall kan det vara en eller kanske två förvaltare på en station medan det på en annan, likvärdig station, kan vara fyra olika stationsförvaltare.

Den organisationslösning Sverige valt angående stationsförvaltarskapet kan innebära oklarheter för en enskild aktör om denne omfattas av TSD PRM eller inte. En aktör som inte är ägare av ett stationshus men som t.ex. äger en bilparkering eller gångväg i anslutning till stationen kan omfattas av kraven i TSD PRM. Sveriges lösning förutsätter att aktörerna samordar sig så att frågorna hanteras gemensamt och att stationsområdet därmed blir ett sammanhållet system

Järnvägsföretagen erbjuder tjänster till resenärer genom sitt utbud av trafik. Trafiken kan vara egen kommersiell trafik, eller upphandlad trafik på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) i respektive län. Därtill upphandlar Trafikverket viss interregional tågtrafik. Rullande materiel för den kommersiella trafiken ägs till övervägande del av järnvägsföretaget. Rullande materiel för den upphandlade trafiken tillhandahålls av den upphandlande enheten, ägare kan vara RKM, uthyrningsföretag eller Trafikverket. Ansvar för att rullande materiel uppfyller kraven på utförande, exempelvis TSD PRM, ligger helt på järnvägsföretaget, oavsett ägarskap. För upphandlad trafik samarbetar fordonsägare och järnvägsföretag för genomförande av TSD PRM. För kommersiell trafik sker även ett visst samarbete mellan parterna för att uppfylla kraven i t.ex. TSD PRM.

Genom att en ny lag 1979 fastslog att ”funktionshindrades särskilda behov ska beaktas vid planering av kollektivtrafik” samt genom att institutioner började ersättas av gruppbosträder efter 1986 tar funktionsnedsatta aktivt del i samhället i Sverige. Omkring 16 % av befolkningen i Sverige har någon form av funktionsnedsättning, 9,5 % använder ett hjälpmedel. Lag och förordning om handikappanpassad kollektivtrafik från 1979-1980¹ gav bemyndigande att meddela nationella föreskrifter om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift (dvs. handikappanpassning av fordon, fartyg, bytespunkter, busskurer m.m.) inom kollektivtrafiken. Nationella föreskrifter meddelades, såväl för fordon som för byggnadsverk, men för järnvägens del ersattes de av harmoniserade EU-regler i samband med att TSD PRM gavs ut 2008².

Specifikt för Sverige är att hjälpmedel förskrivs till alla som anses ha behovet. Många rörelsehindrade får elrullstolar förskrivna.

I december 2007 presenterade dåvarande Vägverket och Banverket, på regeringens uppdrag, ett ”Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling” (KOLL framåt). I det arbetet utarbetades ett trafikslagsövergripande nationellt prioriterat nät av tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Järnvägen utgjorde stommen i nätet och det sammanfaller till stor del med TEN-nätet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013³. I KOLL framåt var intresseorganisationer för personer med funktionsnedsättning representerade.

Det prioriterade nätet täcker in viktiga målpunkter och verksamheter för personer med funktionsnedsättning. Möjligheter till arbetspendling samt tillgång till utbildning och vård var viktiga parametrar.

Det prioriterade nätet är inte statiskt utan måste anpassas löpande efter förändringar i samhällsstruktur och resandemönster. Regeringen beslutade 2011 om en strategi för genomförande av funktionshinderspolicen under åren 2011–2016. Att utveckla det prioriterade nätet kom att bli en del i genomförandet av den strategin och det har t.ex. reviderats inför ”Nationell plan för transportsystemet 2014-2025⁴” som styr utvecklingen av statens infrastruktur där det framgår att en fortsatt utveckling av nätet måste ske.

Åtgärderna i ”Nationell plan för transportsystemet 2014-2025” syftar till att uppfylla den nationella funktionshinderpolitikens mål och innebär att bytespunkter längs det prioriterade

¹ Lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik, förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik

² Kommissionens beslut av den 21 december 2007 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (2008/164/EG), införlivad i svensk rätt genom JvSFS 2008:5.

³ 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.

⁴ Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

nätet ska anpassas så att de blir användbara för personer med funktionsnedsättning. Där sägs att det prioriterade nätet successivt ska utvidgas för att omfatta flera bytespunkter.

Sedan KOLL framåt presenterades 2007 har en ny kollektivtrafiklag⁵ antagits som medfört inrättande av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Dessa ska upprätta trafikförsörjningsprogram. Där ska det redovisas (enligt 2 kap. 10 § 4) tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning och (enligt 2 kap. 10 § 5) de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Det sker alltså en förskjutning av initiativet för den fortsatta anpassningen av transportsystemet till personer med funktionsnedsättning från nationella myndigheter till regionala myndigheter.

1.2 Rättslig bakgrund

Nedan presenteras de regelverk som direkt eller indirekt är styrande för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar.

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.
- Kommissionens beslut av den 21 december 2007 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (2008/164/EG)
- 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
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.
- 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.
- Järnvägslag (2004:519)
- Järnvägsförordning (2004:506)
- Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

⁵ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

- Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur
- BFS 2011:5 ALM 2
- BFS 2011:13 HIN
- Lag (1997:736) om färdtjänst
- Lag (1997:735) om riksfärdtjänst
- Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik
- Förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik
- Förordning (2011:339) om handikappanpassning av vissa byggnader
- Plan- och bygglagen (2010:900)

1.3 Metod för utarbetande av den nationella genomförandeplanen

Transportstyrelsen är utsedd av näringsdepartementet att agera projektledare för framtagande av nationell genomförandeplan enligt förordning nr 1300/2014 (TSD PRM).

För att genomföra uppdraget bildades en arbetsgrupp bestående av infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, järnvägsföretag och lokala myndigheter. Dessa är aktörer på den svenska järnvägsmarknaden och är de som främst bidragit med text i planen då det är dessa som har nödvändig kännedom om nationella planer och strategier för att göra järnvägssystemet mer tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet.

Dessa aktörer är även de som har finansiella medel för anpassning av stationer och rullande material. Från järnvägsföretag och lokala myndigheter deltog såväl representanter från respektive paraplyorganisation som regionala representanter. Under andra halvan av 2015 och första halvan av 2016 genomfördes regelbundna möten i arbetsgruppen, vissa av dessa möten organiserades av Transportstyrelsen. Arbetsgruppen träffades även utan Transportstyrelsens deltagande.

Vid framtagande av nationell genomförandeplan enligt TSD PRM har medlemsstaten Sverige valt att använda existerande planer och strategier.

För att underlätta utbytet av information inom arbetsgruppen användes ett ”See and share”-gränssnitt.

Det är näringsdepartementet som fastställer planen för Sveriges vidkommande och levererar planen till kommissionen.

2 Nuvarande situation

2.1 Översikt över tillgångar: stationer

Det finns närmare 600 stationer med resandeutbyte i Sverige. En majoritet av stationerna i Sverige är små och med liten resandemängd. Cirka 85 procent av alla stationer har ett resenärsantal lägre än 1000 räknat på årsmedeldygn. 150 stationer har bedömts som prioriterade för specifika åtgärder för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. En stor del av dessa finns på det av EU utpekade TEN nätet. På 76 av de 150 stationerna (51 procent) har infrastruktur som förvaltas av Trafikverket åtgärdats vid utgången av 2015. Även övriga aktörer bedriver ett gediget arbete med att anpassa sina delar av stationerna. Åtgärder som innebär ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genomförs även vid övriga stationer.

Anpassningar genomförs vid om- och tillbyggnationer och genom att enkelt avhjälpna hinder tas bort i enlighet med svensk bygglagstiftning⁶. Skyltar och informationsutrustning uppgraderas och interaktiva terminaler, främst för synsvaga, installeras på landets stationer. Samordning eftersträvas mellan de aktörer som har ett gemensamt ansvar för tillgänglighet och användbarhet inom stationsområdet. Eftersom flera aktörer äger och förvaltar anläggning och utrustning inom stationsområdet blir åtgärderna i vissa fall genomförda med viss tidsförskjutning.

2.2 Översikt över tillgångar: rullande materiel

Rullande materiel för persontrafik i Sverige omfattar personvagnar (loktåg) samt motorvagnståg. Den dominerande användningen av loktåg är kommersiell trafik genom statligt ägda eller privata företag. Personvagnarna i Sverige närmar sig slutet av sin livslängd, mer än 95% är äldre än 25 år. Motorvagnstågsätt (2-6 vagnar per tågsätt) används till stor del i upphandlad trafik, ca 80% av tågsätten ägs, eller disponeras via uthyrningsföretag, av RKM. En stor ökning av antalet motorvagnståg har skett de senaste åren och mer än 75% av motorvagnstågsätten är anskaffade de senaste 10 åren⁷. Åtgärder som innebär ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genomförs i relevant omfattning i samband med större ombyggnader eller modifieringar. Mindre förbättringar kan genomföras löpande. Moderna fordon uppfyller i högre grad tillgängligheten, t.ex. avseende plant insteg.

2.3 Översikt över tillgångar: driftsregler

Respektive ansvarig aktör är ansvarig för att upprätta driftsregler som säkrar att stationer och rullande material är funktionellt användbara. Reglerna upprätthålls genom bland annat rutiner, utbildning och information till personal. Dokument som säkerställer att krav på informationssystem, hinderfria gångvägar med mera uppfylls för ny- och ombyggda stationer har upprättats. Rutiner för ledsagning har tagits fram av de aktörer som sköter denna verksamhet.

Driftsregler för viktiga delar av verksamheten finns alltså. Regler och rutiner för enskilda delar av den verksamhet som säkrar trygga resor för personer med funktionsnedsättning, även vid störningar, utvecklas och förbättras fortlöpande.

⁶ BFS 2011:5 ALM 2, BFS 2011:13 HIN

⁷ Lok, motorvagnar och vagnar vid Sveriges järnvägar 2014 - Bearbetning och analys av Transportstyrelsens fordonsregister, Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm..

3 Strategi

I de fall ombyggnad och modernisering av en station initieras av behovet av tillgänglighetsanpassningar så sker prioritering utifrån var åtgärderna gör mest nytta för flest resenärer. Åtgärder på statens infrastruktur prioriteras in i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 eller länstransportplaner.

Prioritering av vilka stationer som därmed omfattas av nationell genomförandeplan (detta dokument) sker med utgångspunkt från (utan inbördes ordning):

- Stora resandeströmmar
- Viktiga målpunkter/reserelationer t.ex. sjukvård, utbildning, kommuncentra/service, fritids- eller turistmål.
- Viktiga bytespunkter.

Ombyggnad och modernisering av stationer kan även initieras av andra skäl än att tillgänglighetsanpassa enligt Nationell transportplan eller länstransportplaner.

Vilka arbeten som kräver godkännande regleras i en nationell godkännandeföreskrift, baserat på direktiv 2008/57 artikel 20. Därutöver finns en nationell vägledning.

Om kraven i TSD PRM kapitel 4.2.1.11 (eller motsvarande kapitel i framtida versioner av TSD PRM) medför väsentlig störning för omgivningen avseende t.ex. friluftsliv, naturskydd eller rennäring, undantas de från TSD PRM tillämpningsområde. (Kapitel 4.2.1.11 ställer krav på talförståeligheten och dess ljudnivå).

4 Tekniska och operativa åtgärder

4.1 Omfattningen av ombyggnaden eller moderniseringen av stationer och rullande materiel

Enligt nu gällande planer för statens infrastruktur beräknas ca 150 stationer ha anpassats fram till 2025, av dessa är 76 redan anpassade. Planerna är föremål för revidering.

Ombyggnad och modernisering av stationer sker även av andra skäl än att åtgärda tillgänglighetsbrister. I samband med det sker anpassning till kraven i TSD PRM.

Övriga parter, utöver staten, genomför sina åtgärder i sin egen takt.

Kommande inventering (Inventory of Assets, IoA) ger underlag för kommande planer för samtliga aktörer i Sverige.

4.2 Alla andra arbeten som syftar till att undanröja hinder för tillgänglighet som ligger utanför tillämpningsområdet för artikel 20 i direktiv 2008/57/EG

Tillgänglighetsanpassning i enlighet med svensk byggnadslagstiftning⁸ pågår fortlöpande och omfattas inte av TSD PRM.

⁸ BFS 2011:5 ALM 2, BFS 2011:13 HIN

4.3 Användning av operativa åtgärder (assistans) för att kompensera återstående brister i tillgänglighet

Assistans i Sverige är inte direkt kopplad till att kompensera återstående brister i tillgänglighet i infrastruktur eller fordon utan är individrelaterad och erbjuds i form av:

- assistans på stationer och ombord på tåg⁹

Rätten till assistans gäller alla med funktionsnedsättning och är inte kopplat till att kompensera återstående brister i miljön på stationer eller tåg.

- färdtjänst kan beviljas av utsedd myndighet¹⁰

Person kan efter bedömning från läkare och myndighet få tillstånd till fritidsresor och resor till arbetet med taxi/rullstolstaxi. Det är handläggaren på kommunen som beslutar om en person har rätt till färdtjänst.

- personliga assistenter finns och kan beviljas av kommun eller försäkringskassan¹¹

Person kan efter bedömning från läkare och myndighet få tillstånd till personlig assistans i och utanför hemmet för att klara vardags- och resebehov.

5 Finansiering

För genomförande av åtgärder inom statens ansvarsområde får Trafikverket finansiering i årliga budgetbeslut baserade på Nationell plan för transportsystemet och länstransportplaner. Nuvarande gäller till 2025. Nya planer ska tas fram att gälla 2018-2029.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter har vissa möjligheter att få medfinansiering ifrån staten¹².

Andra aktörer än offentliga organ kan inte garanteras finansiering för att vidta tillgänglighetsanpassningar.

6 Uppföljning och feedback

6.1 Uppdatering av förteckningen över tillgångar och jämförelse med målen

Uppdatering av förteckningen över tillgångar (IoA) blir aktuell först när förteckningen över tillgångar (IoA) har genomförts.

6.2 Uppdateringen av planen

Uppdatering av den nationella genomförandeplanen sker vid behov, dock minst vart femte år. Behov kan uppstå t.ex. när ny Nationell plan för transportsystemet och nya länstransportplaner finns fastställda.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

¹⁰ Lag (1997:736) om färdtjänst

¹¹ Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade

¹² Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

