

<b>Styrelsen</b>	<b>2021-09-22/23</b>
<b>Handling nr</b>	<b>12</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Maria Björner Brauer Camilla Holtet</b>
<b>Daterad</b>	<b>2021-09-03</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Inkomna skrivelser till styrelsen**

Följande skrivelser har inkommit, ställda till styrelsen:

1. Skrivelse från Bengt P. Gustafsson gällande tilläggsavgift vid Saltholmen  
(Dnr: VTM 1-1046-21)
2. Skrivelse från Pontus Gjertsson gällande biljettkontroller  
(Dnr: VTM 1-1137-21)
3. Skrivelse från Funktionsrätt VG:s styrelse och Synskadades Riksförbunds distrikt i väst gällande aktiv involvering för en kollektivtrafik för alla  
(Dnr: VTM 1-1105-21)

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta  
att godkänna redovisade svar och ge VD i uppdrag att översända svaren.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Göteborg 23 september 2021  
Dnr: VTM 1-1046-21

Bengt P. Gustafsson  
Monsungatan 8  
417 66 Göteborg

## Svar från Västtrafik till Bengt P. Gustafsson gällande tilläggsavgift vid Saltholmen

När Västtrafik tar emot överklaganden på tilläggsavgifter vägs ett flertal aspekter in och där resenärens upplevelse självklart är relevant. Dock är den inte, och kan inte heller vara, det enda som är avgörande i den bedömning som görs. Utsagor från resenär och Västtrafikpersonal som var närvarande samt köp- och resevillkor är några av aspekterna som beaktas, utifrån dessa görs sedan en bedömning.

Västtrafiks trygghetsvårdar har kunskap om de regler som gäller för biljetter och resor. I det här fallet har resenären ställt en generell fråga om hur man går till väga och då fått ett generellt svar från trygghetsvärden om rutinen vid ombordstigning på båten.

Biljettkontrollen genomfördes efter avgång från Saltholmen och resenärerna saknade då fortfarande giltiga biljetter. Våra regler är tydliga gällande när biljett skall senast vara inköpt. Resenärerna uppger själva att de åkt spårvagn med Västtrafik några gånger innan händelsen. Inför dessa resor ska resenären ha tagit ansvaret att läsa på om reglerna som gäller, inte minst den tydliga informationen om kravet på giltig biljett vid resa.

Att som i detta fall, ställa en generell fråga om hur man går till väga i samband med att ställa sig i kö för ombordstigning, är inte att likställa med att ta ansvar och försäkra sig om regler kring biljetter och resor.

Det faktum att en medarbetare uttrycker sitt medlidande över resenärernas situation och anser att de bör lämna in en överklagan kan vidare inte ses som att Västtrafik som bolag gör bedömningen att överklagan är skälig eller rimlig i förhållande till omständigheterna.

Dalatrafik har liknande regler gällande resor som Västtrafik, hos Dalatrafik har ingen ombordförsäljning skett sedan starten av pandemin. Istället hänvisas resenärer till förköpta biljetter hos ombud eller via Dalatrafikens app.

Utifrån detta anser Västtrafik att avsaknaden av biljett inte kan anses vara skälig, tilläggsavgiften anses korrekt utfärdad och kvarstår.

Spårvagnsstoppet 9 augusti var en stor händelse där vi inom Västtrafik fick agera brett i att försöka nå ut med information till våra kunder och resenärer, samt även tillsätta ersättningstrafik och rimliga hänvisningar till kringliggande trafik. Skälet till stoppet utgjordes av en uppdatering av system hos Göteborgs Spårvägar som gick snett och slog ut alla system kring trafikledning och inom ledningscentralen.

Av trafiksäkerhetsskäl och arbetsmiljöskäl togs beslutet att köra in spårvagnstrafiken till närmaste depå då trafikledningen inte hade någon översyn vad gällde signaler och spårvagnstrafik i spårvagnsnätet.

Felsökning av problemet påbörjades omgående och några timmar senare hittade man och åtgärdade felet samt påbörjade utsättningen av trafiken igen. Vid 17-tiden rullade trafiken åter. Ett arbete med att se över rutiner om det händer igen, samt åtgärder för att undvika denna påverkan framåt, är påbörjat och pågår.

Gällande skyltning på våra spårvagnar så pågår just nu test av nya skyltsystem som har för avsikt att sätta rätt linjenummer på rätt vagn. Så snart testerna fallit väl ut kommer vi påbörja övergång till dessa skyltar. Planen är att alla spårvagnar skall ha nya skyltar inom nästa år, men att påbörja arbetet med att byta ut skyltarna så snart möjligt.

---

Denna skrivelse har behandlats av styrelsen för Västtrafik vid sammanträde 2021-09-23, där styrelsen beslöt att ge VD i uppdrag att besvara skrivelsen.

Dag som ovan,  
VÄSTTRAFIK AB

Lars Backström  
VD

Göteborg 11 augusti 2021

Bengt P. Gustafsson  
Monsungatan 8  
417 66 Göteborg

## Skrivelse gällande tilläggsavgift vid Saltholmen


Bekräftar härmed att skrivelse ställd till Västtrafiks styrelse, daterad 9 augusti, är mottagen och kommer behandlas vid Västtrafiks styrelsesammanträde 22-23 september.

Skrivelsen har diarienummer: 1-1046-21-1.

Med vänlig hälsning,

Anna Bergstrand  
Styrelsesekreterare / VD-assistent  
Telefon 010-43 45 264

BENGT P. GUSTAFSSON  
MONSUNGATAN 8, 417 66 GÖTEBORG 031 - 730 5566

 <b>västtrafik</b>
Ink. 2021 -08- 10
Dnr <u>1-1046-21-1</u>
Handl

Göteborg den 9 augusti 2021

Styrelsen  
Västtrafik  
Box 123  
541 23 Skövde

Skamligt

Jag skäms över att vara skattebetalare i Västra Götalandsregionen!

Anledning till min skam är den behandling som två turister från Dalarna råkade ut för när de besökte Göteborg. Vid Saltholmen frågade de en av Västtrafiks trafikvärdar om hur de skulle betala sin båtresa. Likväl fick de varsin tilläggsavgift på 1 500 kr. Händelsen återges i bifogat klipp ur Göteborgs-Posten.

De båda turisterna vänder sig till ett par instanser hos Västtrafik där någon tycker att "det var jätetråkigt att det blivit som det blev" och att de skall överklaga avgiften men på kontoret på Norra Hamngatan blir svaret nekande till överklagan. Särskilt uppseendeväckande är att Västtrafik, enligt reportaget i GP, hänvisar till "det egna ansvaret att kolla upp de regler som gäller för biljettköp". Precis det hade vår regions gäster från Dalarna gjort!

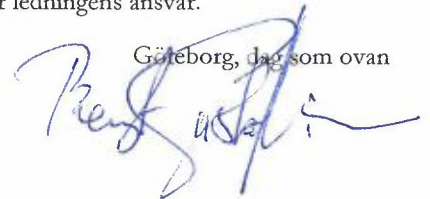
Jag är pensionär sedan snart 20 år tillbaka men var under min yrkesverksamma tid informationsdirektör i ett mångmiljardföretag, där jag ingick i koncernledningsgruppen och tillika var sekreterare i såväl koncernstyrelse som de större dotterbolagens styrelser. Jag vet, att den typ av missförhållande som artikeln i GP avslöjar alltid beror på hur företaget leds även om enskilda medarbetare i enskilda situationer är de som "i fronten" utför de klandervärda handlingarna. I det här fallet handlar det om ett djupgående kultur- och organisationsfenomen som är den högsta ledningens ansvar.

Därför riktar jag detta brev inte till tjänstemannaorganisationen utan till Västtrafiks styrelse som, även om man inte varken fattar eller verkställer operativa beslut, har att se till att de personer, i alla led och via den verkställande ledningen, som har fått förtroendet att svara för det operationella förstår, vill och förmår agera på ett sådant sätt att de ej drar skam över vår region.

Det är för mig omöjligt att känna till rutinerna hos Västtrafik för hur skrivelser till dess styrelse hanteras men, mot bakgrund av hur jag själv i yrkeslivet hade att agera när skrivelser inkom till de styrelser jag var sekreterare i, vill jag med vändande post få bekräftat att ledamöterna i Västtrafiks styrelse får kopia av mitt brev samt veta när detsamma behandlas i styrelsen. Jag vill också veta om denna skrivelse erhåller diarienummer och i ty fall vilket.

Till sist, och som ännu en erinran om ledningens ansvar, måste jag ställa frågan på vilket sätt Västtrafiks styrelse agerar till följd av det totala stopp på spårvagnstrafiken som idag (enligt Västtrafiks hemsida) kl. 10.30 inträffat i Göteborg. Detta, och exempelvis den långvariga oförmågan att förse spårvagnarna med uppgifter om vilken linje de trafikerar, är också en fråga om ledningens ansvar oavsett i vilken del av systemet fel begås. Behandlingen av turisterna från Dalarna är skamlig och ännu ett observandum när det gäller ledningens ansvar.

Göteborg, dag som ovan



Bilagges: Klipp ur GP av den 9 augusti 2021

Kopia: GP:s reporter Filippa Colstrup och Adam Cwejman, GP:s politiske redaktör



## Kollektivtrafik

# Turister fick bot – trots hjälp från trygghetsvärd

**Vännerna från Dalarna hade sparat och längtat efter semestern i Göteborg och i juli besökte de staden för första gången. Men när de gick på båten vid Saltholmen fick de varsin bot – trots att de frågat om hjälp av en trygghetsvärd. – Det här är förstås en olycklig situation, säger Kristian Lans, kommunikationsstrateg på Västtrafik.**

Inför sin resa till Göteborg googlade vännerna Sophie Lennstrand och Linn Göransson på stans finaste platser och bestämde sig för att åka till Saltholmen och ta en båt genom skärgården.

– Det var första gången vi var i Göteborg och vi kommer från ett ganska litet ställe i Dalarna där man betalar allting på plats och där det kommer bussar var fjärde timme. Så det är inte lika intensivt med appar och grejer som det är i Göteborg, säger Sophie Lennstrand.

De två vännerna hade sparat i flera månader och tagit flera extra jobbpass för att kunna unna sig en semester i Göteborg. Vid vistelsen bodde de centralt i stan och hade bara åkt spårvagn några gånger innan de skulle kliva på båt 281 från Saltholmen. Det var mycket folk på piren och för att det inte skulle bli fel med biljetterna frågade de en av Västtrafiks trygghetsvärdar om hjälp.

– Då frågade vi honom om hur vi skulle gå till väga och sa att vi aldrig har varit här förut. ”Jo, men då ställer ni er bara här i kön och så kliver ni på båten”, sa han och att

det tar ungefär en timme att åka runt, berättar Sophie Lennstrand.

När de två vännerna satt sig ner på den trånga båten tog de upp To go-appen för att vara redo att köpa biljett när de pratat med biljettvärden. De hade dessutom hållit utkik efter informationsskyltar men kunde inte se några och litade på svaret de fått från trygghetsvärden.

Men istället för att få hjälp med valet av biljett blev de tilldelade varsin tilläggsavgift på 1 500 kronor.

– Jag förklarade läget och att trygghetsvärden hade sagt till oss att det bara var att kliva på och att vi hade apparna redo för att vi ville göra rätt för oss. Vi har ju råd att betala 34 kronor för en båt-biljett. Då vill man ju inte planka och riskera böter på 3 000 kronor, det är klart att vi vill betala för oss. Men hon sa att hon inte kunde särbehandla någon, att regler är regler. Så vi fick ingen hjälp där.

Efter båtturen gick de återigen fram till en trygghetsvärd på Saltholmen och fick då kontaktuppgifter till trygghetsvärdarnas grupprech.

De blev ombudda att ta sig till Västtrafiks huvudkontor och väl där fick de visst medhåll.

– På kontoret sa de att vi skulle hälsa att vi varit där för kvinnan vi pratade med tyckte att det var jättetråkigt att det blivit som det blivit. Hon tyckte absolut att vi skulle överklaga det här.

För att överklaga gick de till biljettkontoret på Norra Hamngatan och berättade återigen om det som skett, men överklagan nekades, så istället skickade Sophie Lennstrand en skriftlig överklagan.



Sofie Lennstrand (bilden) och kompiserna Linn Göransson från Dalarna hade sparat länge och längtade efter en trevlig semester i Göteborg. Bild: Privat

”  
*Jag hade aldrig överklagat om jag hade gjort fel – om vi bara hade gått in på båten och inte bett om hjälp innan. Då hade vi fått skylla oss själva.*

Sofie Lennstrand

Västtrafik fortsätter att neka överklagan då de anser att tilläggsavgiften är korrekt utförd och hänvisar till det egna ansvaret att kolla upp de regler som gäller för biljettköp.

Enligt Kristian Lans som är kommunikationsstrateg på Västtrafik sker alltid en individuell bedömning vid biljettkontroller.

– Det görs alltid en bedömning från fall till fall. Samtidigt är det viktigt att understryka att det är resenärens eget ansvar att ta reda på hur man betalar för sin resa.

**Men i det här fallet tog ju personerna i fråga ansvar.**

– Det här är förstås en olycklig situation som du beskriver den. Därför är det bra att det finns möjlighet att överklaga en tilläggsavgift inom tio dagar och få saken prövad igen. Något generellt svar på hur vi ska agera finns inte, våra biljettkontrollanter behöver alltid göra bedömningar från fall till fall, skriver Kristian Lans i ett mejl till GP.

Som turist förlitade sig vännerna på trygghetsvärden och väljer nu att gå vidare med överklagan.

– Jag hade aldrig överklagat det om jag hade gjort fel – om vi bara hade gått in på båten och inte bett om hjälp innan. Då hade vi fått skylla oss själva, då förstår jag att det hade fått vara vårt ansvar. Men vi frågade någon som bör ha koll och då tycker jag att det är en form av att ta ansvar, säger Sophie Lennstrand.



Filippa Colstrup  
filippa.colstrup@gp.se



Göteborg 23 september 2021  
Dnr: VTM 1-1137-21

Pontus Gjertsson  
pontus@raw-media.se

## Svar från Västtrafik till Pontus Gjertsson gällande biljettkontroller

Om fler ska betala för sin resa krävs insatser på flera områden. Det finns inte en enkel lösning på ett så komplext problem utan flera insatser måste till, och uthållighet kommer att krävas. Eftersom problem med växande fusk och svinn inte är unikt för Västtrafik kan vi dra nytta av andras slutsatser i frågan. Det finns internationellt arbete som visar vad som ger störst effekt på antalet betalande resenärer i kollektivtrafiken. Det allra mest effektiva sättet att få fler att betala, är att ha ett så kallat slutet system, det vill säga resenärer kan inte gå ombord utan att först validera/visera en giltig biljett. Den näst mest effektiva åtgärden är frekvent biljettkontroll, vilket innebär att resenärerna ser och möter biljettkontrollanter ofta. En tredje åtgärd är att arbeta med beteendepåverkan, ofta kallad nudging. Det kan handla om att göra det lätt för resenärerna att göra rätt men också att med hjälp av kommunikation påverka attityder och normer så att fler vill betala sin biljett. Västtrafik arbetar redan med alla dessa tre åtgärdsområden.

För att långsiktigt motverka fusk behöver beteendet att visa biljett för förare, tågvärdar och däcksmän upprätthållas och stärkas, i de områden där slutet påstigning gäller. Detta arbete har kommit igång i stora delar av regionen i samband med återöppnandet av framdörrarna, i takt med att pandemin klingar av. Det är ett långsiktigt arbete som kräver uthållighet och där Västtrafik tillsammans med trafikföretagen behöver skapa så bra förutsättningar som möjligt för att stötta den personal som berörs av detta viktiga arbete. På motsvarande sätt behöver området där öppen påstigning råder ses över och avgränsas. Antalet linjer där påstigning i alla dörrar tillämpas och där det inte finns krav på validering/visering vid påstigning kommer att minska successivt, bland annat i takt med nya trafikavtal, tills detta beteende bara gäller i så kallad högkapacitetstrafik. Med det avses långa fordon med många dörrar, närmare bestämt spårvagnar och stom-bussar i Göteborg. Ett minskat antal linjer med öppen påstigning kommer också att innebära att biljettkontrollens insatser kan koncentreras och därigenom ge större effekt.

Vad gäller det andra åtgärdsområdet frekvent biljettkontroll, så beslutade styrelsen redan 2019 om en storsatsning. Ett resultat av det är att det idag finns tre gånger

fler kontrollanter än någonsin tidigare, men på grund av pandemin har den utökade styrkan inte kunnat komma i gång med arbetet som planerat. Trots det så genomförs nu 60 procent fler kontroller än 2019 och då ska man veta att det i nuläget inte sker kontroller när det är fullt ombord. Varje månad skrivs cirka 4 000 tilläggsavgifter, vilket är fyra gånger så många som 2019.

Så snart det ges möjlighet igen kommer kommunikationsinsatser att genomföras som handlar om att påverka attityder och normer med avseende på att resa med eller utan giltig biljett. När det kan bli aktuellt är ytterst oklart i nuläget. Under detta och förra året har Västtrafiks kommunikation nästan uteslutande behövt vara pandemirelaterad.

Syftet med ovanstående är att tydliggöra att säkrade intäkter handlar om flera saker, varav biljettkontroll är en stor och viktig del. Att utveckla biljettkontrollernas metoder och arbetssätt, som efterfrågas i brevet är också ett väsentligt arbete som pågår kontinuerligt. Under pandemin har till exempel arbetssätten ändrats flera gånger.

Idén att biljettkontrollanterna skulle stiga på mellan hållplatserna är intressant, men har sina utmaningar. Västtrafik har testat liknande arbetssätt på enskilda linjer med viss framgång t ex på linje 100 mellan Göteborg och Borås. Det finns dock flera utmaningar och om ett sådant arbetssätt ska fungera i större skala behöver alla ingående delar i lösningen fungera. Trygghet ur alla perspektiv behöver säkerställas. Det handlar om en trygg ombordstigning för biljettkontrollanterna, liksom en trygg arbetssituation för förarna såväl som kundernas trygghet under resan – vilket inkluderar tillit till att man kommer fram i tid.

Västtrafik kommer under hösten att titta närmare på förutsättningarna för förslaget, med hänsyn till ovanstående aspekter för att se om det finns linjer eller områden där detta är genomförbart som ett komplement till andra arbetssätt.

---

Denna skrivelse har behandlats av styrelsen för Västtrafik vid sammanträde 2021-09-23, där styrelsen beslöt att ge VD i uppdrag att besvara skrivelsen.

Dag som ovan,  
VÄSTTRAFIK AB

Lars Backström  
VD



**Från:** [pontus@raw-media.se](mailto:pontus@raw-media.se)  
**Till:** [Peter Hermansson \[VGR\]](#); [Per Tenggren](#); [Carina Gullberg](#); [Åsa Karlsson \[VT-Styrelse\]](#); [Yasin Abbes](#); [Johan Nordin](#); [Annika Håkanson](#); [kajsa.hamnen@gmail.com](mailto:kajsa.hamnen@gmail.com); [Jimmie Stranne](#); [Glenn Ottosson](#); [Louise Jeppsson](#); [elving.andersson@centerpartiet.se](mailto:elving.andersson@centerpartiet.se); [Anders Fasth](#); [nanna.siewerts.tulinus@vgregion.se](mailto:nanna.siewerts.tulinus@vgregion.se); [lotta.robertsson-haren@amal.se](#); [ulf.sjosten@telia.com](mailto:ulf.sjosten@telia.com); [wimar@sundeen.se](mailto:wimar@sundeen.se); [Lars Backström](#)  
**Ärende:** Biljettkontroller  
**Datum:** den 31 augusti 2021 09:23:37

---

Detta mejl är skickat från en extern e-postadress. Vänligen klicka inte på länkar och öppna inte bilagor om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Hej på er.

Hoppas att allt är väl och att ni har laddat era batterier inför den lite mörkare årstiden. Ni kanske läste min insändare i söndagens GP? Frågan väcker engagemang och diskussion. Lite över 1000 kommentarer och lika många gilla på några timmar på GP:s Facebooksida. Kul!

Jag har tidigare skrivit till er VD, Lars Backström, om det absurda med dagens biljettkontroller. Sedan snart 2 år är jag bussförare och kör expressbussarna X1, X2, X3 och X4. Jag åker även mycket kollektivt såväl i tjänsten som privat. Jag VET vad jag pratar om.

Till Backström har jag skrivit och gett ett flertal exempel på hur fel biljettkontrollerna fungerar. Berättat om hur en majoritet av passagerarna lämnar bussen när kontrollanter stiger på. Hur barnfamiljer, vuxna och ungdomar på väg till Askimbadet nästintill mangrannt går av bussen på Radiomotet. Eller hur 12 personer stiger av bussen på Kärrmotet på väg mot stan en lördag. Det finns hur många exempel som helst. På Hjalmar Brantingsplatsen gick 12 personer ombord på bussen men 9 steg av igen när de såg de vita kepsarna.

Dagens system är otroligt naivt, PK (såklart), dyrt för skattebetalarna och djupt orättvist. De som betalar sitter kvar på fordonen med lång näsa när tjuvåkarna stiger av när kontrollanter dyker upp. Endast ett fåtal blir bötfällda pga ouppmärksamhet eller ren otur. Så fungerar dagens system som kostar Västtrafik hundratals miljoner. Det leder till kraftigt minskade biljettintäkter, höjda priser och missnöjda (betalande) kunder.

Alltså.

Strategin måste ändras så att kontrollanterna stiger på mellan hållplatserna. Då kan inte de som tjuvåker stiga av fordonen. Använd större grupper av kontrollanter för att göra en snabb kontroll. Det är ett rättvist och enkelt system.

Dock blir omställningen stor för de som åker utan biljett eller motsvarande. Det blir en kostnad som inte går att undvika bara genom att stiga av bussen eller spårvagnen som man tidigare gjort. Men börja det nya systemet med att dela ut gula kort första två tre veckorna. Då hinner passagerarna vänja sig och det blir ingen chock för någon. Man görs alltså medveten om en stor förändring. Obehagliga situationer kan undvikas genom bättre information.

Självklart kan man fortsätta med påstigningskontroller men syftet är tämligen begränsat.

En fördel med att använda sig av systemet med biljettkontroller mellan hållplatserna är att

förarna kan slippa lägga ned tid på påstigningskontroller. Det innebär att resan går snabbare och kollektivtrafiken blir mer attraktiv.

Ni kan vara säkra på att resenärerna kommer att betala i mycket större omfattning med de "nya" biljettkontrollerna. Medvetenheten om att man alltid får böter OM kontrollanter går ombord kommer att göra en väsentlig skillnad. Och så är det såklart rättvist!

Om jag som förare av bussen mellan Gråbo och Särö skall göra påstigningskontroll hela vägen skulle tidtabellen behöva justeras med minst 15-20 minuter. Dessutom helt hopplöst på de större hållplatserna. Det skulle innebära en klar försämring av resan.

Bästa hälsningar från Pontus Gjertsson  
Bussförare, Göteborg  
0703-697179

Göteborg 23 september 2021  
Dnr: VTM 1-1105-21

Funktionsrätt VGs styrelse och  
Synskadades Riksförbund väst

*via*

Ann-Mari L Rannanpää

[ombudsman@funktionsrattvg.se](mailto:ombudsman@funktionsrattvg.se)

Camilla Svensson

[Camilla.svensson@srf.nu](mailto:Camilla.svensson@srf.nu)

## **Svar från Västtrafik till Funktionsrätt VGs styrelse och Synskadades Riksförbund distrikt väst angående aktiv involvering för en kollektivtrafik för alla**

Funktionsrättsorganisationerna vill att Västtrafik prioriterar aktiv involvering genom att samråda med organisationerna och involvera personer med funktionsnedsättning i utvecklingsarbetet.

Västtrafik samverkar idag med resenärsgupper i olika sammanhang, framförallt i vårt utvecklingsarbete. Ett exempel på samverkan är arbetet inför upphandlingen av de nya spårvagnarna och tågen. Tillgänglighetsanpassningen utvecklades i samverkan med fokusgrupper bestående av personer med olika funktionsnedsättningar. Arbetet bestod bland annat av konkreta tester i en skalenlig modell av de nya spårvagnarna och tågen på plats hos tillverkaren, vilket ledde till många förbättringsåtgärder.

Ett annat exempel är ett samarbete med Synskadades Riksförbund under 2018/2019 där vi undersökte behov och möjligheter att förbättra den hörbara trafikinformationen vid hållplatserna. Ett nytt koncept för skyltning av hållplatslägen har också testats med brukargrupper med funktionsnedsättningar för att förbättra informationen och göra stora hållplatser med många hållplatslägen mer överblickbara.

Men trots goda exempel ser vi ett fortsatt behov att systematisera och förenkla samverkansformerna för att skapa enkelhet och öka möjligheterna att ta tillvara erfarenheter. Detta är också något som lyfts fram som särskilt prioriterat av våra styrdokument.

Trafikförsörjningsprogrammet är det viktigaste dokumentet för att styra utvecklingen av kollektivtrafiken. Det beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas och var fokus på kollektivtrafiksatsningar ska ligga. I trafikförsörjningsprogrammet ingår ett antal strategier som närmare beskriver olika områden inom programmet.

En av dessa strategier är *Strategi för en kollektivtrafik på jämlika villkor* vilken arbetades fram i samverkan med många offentliga aktörer och enskilda personer som representerade de olika diskrimineringsgrunderna. Strategin lyfter vikten av att berörda resenärsgupper involveras i utvecklingsarbetet för att så långt som möjligt möta olika resenärers behov.

Västtrafik ser positivt på att öka vår samverkan med funktionsrättsorganisationerna och kommer fortsätta arbetet med att utreda hur vi kan systematisera denna samverkan. De förslag som arbetas fram när det gäller organisering och arbetsätt för en utökad dialog kommer att gå ut på remiss och diskuteras med berörda organisationer.

---

Denna skrivelse har behandlats av styrelsen för Västtrafik vid sammanträde 2021-09-23, där styrelsen beslöt att ge VD i uppdrag att besvara skrivelsen.

Dag som ovan,  
VÄSTTRAFIK AB

Lars Backström  
VD

20210827

Till Västtrafiks styrelse

## **Aktiv involvering för en kollektivtrafik för alla!**

Funktionsrättsorganisationerna vill att Västtrafik prioriterar aktiv involvering genom att samråda med våra organisationer.

För att färdtjänst och kollektivtrafik skall utvecklas och fungera så att personer med funktionsnedsättning kan använda dem fullt ut behöver vi vara involverade i utvecklingsarbetet.

Före förändringar bör förslagen diskuteras med representanter från funktionsrättsorganisationerna. Vi har flera gånger mött politiker från kommun och region som uttrycker en saknad av en aktiv involvering av personer med funktionsnedsättning.

Som utförare av de nationella målen har Västtrafik en skyldighet att samråda med och aktivt involvera funktionsrättsorganisationer. Detta gäller inte enbart i framtagandet av styrdokument så som program eller riktlinjer. Således räcker det inte att luta sig mot regionens befintliga samverkansformer i övrigt. Västtrafik behöver ha egna samråd.

Det nationella målet för funktionshinderpolitiken tar sin utgångspunkt i funktionsrättskonventionen. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som Sverige undertecknade 2007 och ratificerade 2008. Nuvarande mål för funktionshinderpolitiken i Sverige fastställdes av riksdagen i november 2017. Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund.



I artikel 4.3 i funktionsrättskonventionen står följande:

”I utformning och genomförande av lagstiftning och riktlinjer för att genomföra denna konvention och i andra beslutsfattande processer angående frågor som berör personer med funktionsnedsättning ska konventionsstaterna nära samråda med och aktivt involvera personer med funktionsnedsättning, däribland barn med funktionsnedsättning, genom de organisationer som företräder dem.”

Denna konventionstext i artikel 4.3 samt texten i artikel 33.3 om nationellt genomförande och övervakning behandlas av FN:s kommitté för rättigheter för personer med funktionsnedsättning i:

Allmän kommentar nr 7 om deltagande för personer med funktionsnedsättning, inbegripet barn med funktionsnedsättning, genom deras representativa organisationer, i implementeringen och övervakningen av konventionen.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för vår delaktighet i samhällslivet och då har vi även rätt till samverkan.

Enligt uppdrag från Funktionsrätt VG:s styrelse och Synskadades Riksförbunds distrikt i väst

Ann-Mari L Rannanpää, ombudsman Funktionsrätt VG

Camilla Svensson, ombudsman SRF Bohuslän

Kontakt:

Ann-Mari L Rannanpää , Tel 0761-41 66 44.

[ombudsman@funktionsrattvg.se](mailto:ombudsman@funktionsrattvg.se)

Camilla Svensson, Tel 0738-23 70 75. [Camilla.svensson@srf.nu](mailto:Camilla.svensson@srf.nu)