

Utfästelse i Sydafrika

Skånetrafiken har slutat med rullstolsförbudet på sina bussar. En delseger. Det mesta arbetet återstår, eftersom det inte finns en enda svensk kommun med policyn att endast anskaffa rullstolsanpassade bussar. Låggolvbussar utan lyftplatta eller utan åtminstone motordriven ramp är inte rullstolsanpassade.

Skånetrafiken anmälades av Independent Living-medlem Emelie Akselon till polisen och Handikappombudsmannen. Det är inte säkert att detta var anledningen till Skånetrafikens vändning. Vi har ju inga lagar mot denna typ av diskriminering. I Lagen om handikappanpassning av kollektivtrafiken (1979:558) står "...de färdmedel som används skall så långt möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder". Förordningen (1980:398) tillägger att "anpassningen skall ske i den takt och i den omfattningen som bedöms skälig med hänsyn till syftet och till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos dem som utövar trafiken.

I USA är 83% av alla bussar i offentlig service rullstolsanpassade. I Tyskland, Storbritannien, Italien, Grekland m.m. köper många storstäder endast låggolvbussar med lyftplatta eller ramp. Volvo bygger stadsbussar med motordrivna ramper i Curitiba för Brasilien. Företaget finns även på den amerikanska marknaden där man inte kan sälja bussar utan rullstolsanpassning. Lagen kräver det. De tekniska förutsättningarna saknas alltså knappast i Sverige.

De ekonomiska förutsättningarna då? En lyftplatta för barnvagnar och rullstolar ökar totalkostnaderna obetydligt. Just Skånetrafiken t.ex. spenderar åtskilliga miljoner för att måla om sin fordonspark från lila till grönt inför millennieskiftet.

Att jag kan åka buss i Madrid och en mängd andra platser i världen men inte i Stockholm har andra anledningar.

Utvecklingen utomlands förnekades in i det sista i Sverige, eftersom den ifrågasätter Sveriges självutnämnda position som världsledare på området. Utomlands brukade företrädare för den

svenska regeringen och den statsbidragsberättigade handikapprörelsen basunera ut Sveriges framgångar, men samtidigt höll tyst om skuggsidorna.

I Sverige har det funnits en tendens att betrakta människor med funktionshinder inte främst som medborgare utan som socialfall som ska tas omhand. Som omhändertagen har man inte så mycket att säga till om. Andra bestämmer villkoren. Resultatet blev särlösningar. "Rh-klasser" istället för integrerad undervisning i samma klass. Färdtjänstbussar istället för tillgänglig kollektivtrafik och taxi. Förtidspension istället för arbete o.s.v. Andra medborgare skulle aldrig acceptera särbehandlingen, men vi vande oss vid den.

Den svenska handikapprörelsen har kämpat framgångsrikt för rättigheter men mera i bemärkelsen av tjänster och förmåner än medborgerliga rättigheter. I senare decenniers handikapp-tidningar finns säkert hundra gånger fler spaltkilometer om färdtjänstens brister än om kravet för anti-diskrimineringslagstiftning.

I det läget hoppas jag på att utvecklingen utomlands fortsätter att påverka situationen i Sverige. Enligt EU:s grundlag har kommissionen makten att bekämpa diskriminering mot människor med funktionshinder. Förra veckan i Tammerfors togs ett viktigt steg i denna riktning. Den svenska regeringen tycks känna trycket på sig. I regeringsförklaringen nämndes "diskriminering" i samband med människor med funktionshinder. Sedan kom lagen mot diskriminering i arbetslivet. När statsministern var i Sydafrika kom utfästelsen om ett tillägg i grundlagen med diskrimineringsförbud. Independent Living Sverige krävde ett sådant tillägg i augusti 1998. Men sannolikt var det trycket från EU och det faktum att ett 20-tal länder – bl.a. Sydafrika – redan har anti-diskrimineringsförbud i grundlagen som fick regeringen att inse att inte ens Sverige kan garantera allas medborgarrätt utan tvingande lagstiftning.

ADOLF D. RATZKA*