

Att; Regionledningskontoret

Dnr: RS 2021-0109

Funktionsrätt Stockholms läns remissvar över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län (Dnr RS 2021-0109)

Funktionsrätt Stockholms län är ett intressepolitiskt samarbetsorgan för 44 funktionsrättsföreningar i Stockholms län. Tillsammans representerar vi cirka 70 000 medlemmar. Föreningen är partipolitiskt och religiöst obunden. Vår vision är att Stockholms län blir ett samhälle för alla.

Funktionsrätt Stockholms län har tagit del av Region Stockholms Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län. Remissvaret består av två delar. Den första delen innehåller övergripande reflektioner. I den andra delen lämnar vi synpunkter och förslag till förbättringar under respektive rubrik i länsplanen. I arbetet med att svara på remissen har Funktionsrätt Stockholms län inhämtat medlemsföreningarnas synpunkter och åsikter.

Övergripande reflektioner

Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, Funktionsrättskonventionen, godkändes av Sverige 2009. Den fastslår att personer med funktionsnedsättning ska ha samma rättigheter i samhället som alla andra. Vi anser att mänskliga rättigheter bör vara utgångspunkt i länsplanen. Därför rekommenderar vi genomgående tydliga läshänvisningar och kommentarer att dessa två, "Hållbarhetsbedömning för Länstransportplan för Region Stockholm: Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning" ska läsas tillsammans.

Mänskliga rättigheter

Mänskliga rättigheter utgör alltid grunden i alla Funktionsrätt Stockholms läns remissvar. För personer med funktionsnedsättning handlar det om rätten att kunna delta i samhället på lika villkor.¹

Funktionsrättskonsekvensbeskrivning, FKB, säkerställer en god tillgänglighet

Funktionsrättskonsekvensbeskrivning, FKB, är ett verktyg som möjliggör en helhetsbedömning av vilka effekter ett beslut eller motsvarande har på mänskliga rättigheter. FKB som verktyg hjälper Region Stockholm att göra rätt från början, motverkar diskriminering och säkerställer att mänskliga rättigheter inte kränks.² Detta verktyg kan med fördel användas i denna länsplan.

Begreppet tillgänglighet

För att uppnå ett inkluderande samhälle behöver samhällets miljöer vara anpassade efter människors behov. Därför ska alla inom regionens verksamheter ha kunskap om och kunna möta alla medborgare på ett respektfullt sätt. Begreppet tillgänglighet används ofta i ett brett perspektiv. Vi ser med oro på att begreppet tillgänglighet används i en snäv kontext. Vi vill bredda definitionen av vad tillgänglighet faktiskt omfattar. I FKB definieras fyra sorters tillgänglighet:

- Fysisk tillgänglighet innebär att personer som har olika funktionsnedsättningar kan förflytta sig, vistas och röra sig så obehindrat som möjligt i samhällets miljöer.
- Kognitiv tillgänglighet innebär att det ska vara lätt att hitta, att förstå och bearbeta information.
- Kommunikativ tillgänglighet innebär att alla kan ta del av informationen. Det kan gälla hörbarhet, läsbarhet, förutsägbarhet och tydlighet.
- Digital tillgänglighet ska ta hänsyn till personer som till exempel har synnedsättningar, hörselnedsättningar, kognitiva funktionsnedsättningar eller har dyslexi. Den digitala tillgängligheten är lagstadgad (Lag 2018:1937).

¹<https://www.regeringen.se/4ae1cb/globalassets/regeringen/dokument/socialdepartementet/funktionshinder/konvention-om-rattigheter-for-personer-med-funktionsnedsattning.pdf> Artikel 25 s.22
2022-01-12

² <https://funktionsrattstockholmslan.se/vad-ar-fkb/> 2022-01-10

Synpunkter och förslag till förbättringar

Länsplanens regionala mål

Länsplanen kommer att utgöra ett verktyg för att uppnå målen i RUFSS 2050. Därför är det extra viktigt att ta med funktionsrättsperspektivet. Detta innebär att det måste ges förutsättningar för att alla kan nyttja de prioriterade färdmedel som anges i planen för att kunna uppfylla målen.

Inriktning och prioriteringsgrunder för länsplanen 2022–2033

Länsplanen tar upp sex huvudprinciper för en reviderad länsplan. Prioriteringar av tillgängligheten och ”att skapa attraktiva bytespunkter” anges i första principen. Detta för att skapa konkurrenskraftiga restider i jämförelse med biltrafiken genom tvärkopplingar och bytespunkter mellan regionala stadskärnor. Här saknar Funktionsrätt Stockholms län funktionsrättsperspektivet som helhet. När det gäller restider och bytespunkter måste hänsyn tas till personer med funktionsnedsättning, att det finns goda marginaler att förflytta sig mellan olika trafikslag. Det ska bland annat finnas möjlighet till hissar och bänkar till bytespunkterna för att säkerställa tillgänglighet. Det finns fyra sorters tillgänglighet, det bör preciseras vilka tillgängligheter som avses. Beträffande utbyggnad av cykelnätet och målet att var femte resa ska ske med cykel år 2030, behöver cykelvägarna anpassas även för personer med olika funktionsnedsättningar.

Förutsättningar för reviderad länsplan 2022–2033

Under förutsättningar anges fyrstegsprincipen, ”Tänk om, Optimera, Bygg om, Bygg nytt”. Här bör en Funktionsrättskonsekvensbeskrivning, FKB göras. Detta för att redan på planeringsstadiet få med viktiga aspekter som har avgörande betydelse för personer med funktionsnedsättning.

Förslag till länsplan 2022–2033

Funktionsrätt Stockholms län har inga synpunkter beträffande den ekonomiska fördelningen mellan olika trafikslag. Däremot förordar vi att en Funktionsrättskonsekvensbeskrivning, FKB, görs även här eftersom de ekonomiska incitamenten blir mer fördelaktiga då. Förutsättningarna att göra rätt från början förhindrar dyra särlösningar i efterhand.

Hållbarhetsbedömningen

Avseende hållbarhetsbedömningen ser vi positivt på att en sådan omfattande hållbarhetsbedömning har utförts. Konsekvenserna av åtgärderna bör förtydligas i Länsplanen. De bör även kompletteras med läshänvisningar till "Hållbarhetsbedömning för Länstransportplan för Region Stockholm: Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning". Skrivelserna bör vara tydligt sammankopplade.

Vi ser även ett behov att komplettera den sociala konsekvensbeskrivningen genom att tillämpa en FKB. Det är viktigt att ta hänsyn till människors varierande funktionalitet när det gällande omfattande mobilitetsbedömningar inom länet.

Begreppen funktionsmål, jämställdhet och jämlikhet

Att Länsplanen definierar ett funktionsmål och beskriver funktion och användande utan att adressera funktionshindrades rätt till rörlighet är beklagligt. En tydlig läsreferens till Hållbarhetsbedömning för länstransportplan för Region Stockholm behövs för att underlätta för mottagaren. Vi menar att transportsystemet ska vara såväl jämställt som jämlikt. En jämlik analys är att ta hänsyn till mångfalden i vårt samhälle, mångfalden i funktionalitet och olika människors olika behov. Att endast använda kategorierna män och kvinnors resande är beklagligt - funktionshinderperspektivet är könsneutralt. Vilka utsluts i funktionsmålets definition?

Kommentarer på Bilaga 2

Det är utmärkt att det finns möjligheter enligt länsplanen för kommuner och kollektivtrafikmyndigheten att ansöka om medfinansiering. Detta leder till att förbättringar som behöver åtgärdas blir av, som till exempel för att öka trafiksäkerheten.

Åtgärdsområde cykel

Främjandet av regionala cykelstråk genom breddning och framkomlighet är viktigt för personer med olika funktionsnedsättningar. Cykelstråk bör vara anpassade så att det finns goda möjligheter till olika slag av cykelfordon och permobiler för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Genom att göra en konsekvensbeskrivning ökar möjligheten för fler att använda cykelstråken. En viktig aspekt som länsplanen nämner är att ansluta mindre cykelstråk till regionala stråk och till kollektivtrafik. Bra att infartsparkeringar byggs för cykel vid länets knutpunkter för kollektivtrafik.

Åtgärdsområde kollektivtrafik

Länsplanen är väl genomtänkt när det gäller satsning på den befintliga trafiken. Särskild vikt har lagts på framkomlighet för buss-och spårtrafik genom att förbättra hållplatser och öka kapaciteten vid bytespunkter. Framkomligheten bör ses ur ett funktionsrättsperspektiv. Tillgänglighetsanpassningar av olika slag är en förutsättning för att personer med olika funktionsnedsättning ska kunna ta sig fram på ett säkert och självständigt sätt. Planskilda korsningar i stället för övergångsställen är ett exempel, fördröjda ljussignaler ett annat, för att personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna hinna ta sig över körbanan på ett säkert sätt. Trygghetsåtgärder är extra viktiga för alla och länsplanen har tagit med universell utformning i sin planering.

Åtgärdsområde trafiksäkerhet

Här anges separata gång-och cykelbanor som exempel på att öka tryggheten i trafiken och minska antalet olyckor. Detta är extra viktigt då korsningar måste vara säkra att passera för gångtrafikanter, i synnerhet för personer med nedsatt rörelseförmåga. När det gäller gångstråk så bör de vara tillräckligt breda för ledsagning och för att kunna hålla barn i handen.

Åtgärdsområde kapacitet och tillförlitlighet

Genom olika ITS-åtgärder (Intelligenta transportsystem) anpassas trafiken på bästa sätt efter efterfrågan. Detta kan ske genom till exempel trafikinformation, kö-varningssystem och varierad hastighet. Vid all information gäller att informationen är tydlig, så att personer med funktionsnedsättning har möjlighet att förstå och bearbeta informationen.

Åtgärdsområde miljö

Allergiframkallande miljöer och buller är faktorer som bör tas på stort allvar då det drabbar många. Därför är det oerhört viktigt att se över dessa miljöer både när det gäller växter utomhus och bullerdämpande åtgärder. Även hållplatser och hissar behöver vara anpassade för alla. Bänkar bör vara utplacerade med jämna mellanrum. Även tobaksrök kan spridas långt, därför bör länsplanen även beakta dessa faktorer när gångstråk anläggs eller knutpunkter för kollektivtrafik skapas.

Åtgärdsområde enskilda vägar och bryggor

Enskilda bryggor i Stockholms skärgård har ofta bristande tillgänglighet. Detta gör att personer med funktionsnedsättning begränsas i sitt resande när den allmänna kollektivtrafiken till sjöss har en rutt som angör enskilda bryggor. Enligt länsplanen kan kommuner och kollektivtrafikmyndigheten ansöka om

medfinansiering. Denna möjlighet bör även gälla för privata bryggor som angörs av regionens kollektivtrafik.

Avslutande reflektioner

Sammanfattningsvis anser vi att Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 är väl genomarbetad. Vi välkomnar särskilt den omfattande hållbarhetsbedömning som gjorts, men vill poängtera att en Funktionsrättskonsekvensbeskrivning, FKB, hade kunnat stärka denna ytterligare. Vi anser även att länsplanen bör inkludera hållbarhetsbedömningen med tydligare exempel och direkta läsanvisningar.

Stockholm 2022-01-19



Annika Hässler, ordförande

Funktionsrätt Stockholms län