

# **Funktionsrätt Stockholms läns remissvar över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 (Dnr TN 2023-0159)**

Funktionsrätt Stockholms län är ett intressepolitiskt samarbetsorgan för 46 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 Regionalt trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken i Stockholms län. I vårt remissvar har vi inhämtat våra medlemsföreningars synpunkter och förslag.**

## **Övergripande reflektioner**

Funktionsrätt Stockholms län anser att förslaget är välformulerat och med tydligt uppsatta mål. Dock anser vi att mänskliga rättigheter och funktionsrättsperspektivet inte lyfts tillräckligt. Detta innebär att helhetsintrycket blir vagt när det gäller hur de olika målen ska uppfyllas utifrån dessa perspektiv.

Mänskliga rättigheter utgör alltid grunden för de remissvar som Funktionsrätt Stockholms län lämnar<sup>1</sup>. För personer med funktionsnedsättning handlar det om rätten att kunna delta i samhället på lika villkor.

## **Funktionsrättskonsekvensbeskrivning, FKB**

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.<sup>2</sup>

I förslaget till trafikförsörjningsprogrammet framgår att det inte har gjorts en FKB löpande. De förslag till ändringar som presenteras är inte analyserade ur ett funktionsrättskonsekvensperspektiv.

---

<sup>1</sup><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

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

## **Tillgänglighetsanpassningar, pålitlighet och trygghet**

Dessa begrepp är återkommande i förslaget, men **hur** detta ska ske och säkerställas tas inte upp. Funktionsrätt Stockholms län efterfrågar hur ser tillgängligheten ut och hur ska tryggheten skapas.

Förslaget tar upp att tillgänglighetsanpassningar måste fortsätta för att personer med funktionsnedsättning ska ges ökad rörelsefrihet och att kunna leva självständigt. Förslaget tar upp en rad funktioner för att resan ska fungera och hålla hela resekedjan från dörr till dörr. Trygghetsaspekten kopplas här till tillgängligheten i kollektivtrafiken. Förslaget tar bland annat upp korrekt information och möjligheten att få hjälp i utsatta situationer. Samtidigt ändras både tryggheten och tillgängligheten på exempelvis pendeltågen utan att en funktionsrättskonsekvensanalys har gjorts. Ett självständigt liv ska enligt förslaget premieras, men i praktiken blir det självständiga resandet inskränkt. Funktionen som tågvärdarna representerade har inte på ett jämlikt, säkert och tillgängligt sätt ersatts med en hållbar lösning.

## **Framtida behovsbild**

”Mobility as a service” som innebär att olika transportsätt paketeras till en sammanhållen tjänst för resenärens hela resa. En utmaning som ställer höga krav på samarbete mellan olika aktörer och trafikutbud. Här är det extra viktigt att tillgängligheten utgår från de behov och utmaningar som personer med olika funktionsnedsättningar har.

RUFS 2050 har i sin målbeskrivning angett ”Att leva i Stockholmsregionen innebär att alla, oavsett kön, bakgrund och funktionsförmåga, har jämlika livsvillkor och likvärdiga möjligheter till inflytande och resurser”. Tillgången och närheten till en välfungerande kollektivtrafik och övriga samhällsfunktioner såsom hälso- och sjukvård, handel och offentlig service måste planeras efter ett funktionsrättsperspektiv. Likaså gäller detta närheten mellan bostäder och kollektivtrafik.

## **Klimatet, miljön och människan**

Förslaget tar upp vikten av att göra rätt från början när målen ska genomföras. Universell utformning är ett centralt begrepp i Region Stockholms Hållbarhetsstrategi 2022-2027<sup>3</sup>. Det innebär att utöver att lagar och riktlinjer följs, tillämpas principen om universell utformning i så stor utsträckning som möjligt vid inköp och framtagande av nya produkter, tjänster och miljöer.

---

<sup>3</sup> [Hållbarhetsstrategi 2022–2027 \(regionstockholm.se\)](https://regionstockholm.se)

Förslaget tar upp buller och trafiksäkerhet som en stor utmaning då bostäder byggs nära spåranläggningar. Det är viktigt att trafiksäkerheten upprätthålls med cykelvägar och gångstråk, samt olika lösningar på planskilda korsningar och gångtunnlar. När det gäller tillgängligheten till olika trafikslag är det nödvändigt att avstånden inte blir kännbara för personer med funktionsnedsättningar. Det bör finnas gott om bänkar för vila om avståndet blir långt. När det gäller bullerdämpande åtgärder används ibland växter och då bör dessa vara anpassade för allergiker.

## **Mål för kollektivtrafiken år 2035**

De nio målen är fördelade på tre teman och det är bra att de bidrar till att knyta ihop bland annat Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS 2050) och de globala målen i Agenda 2030, samt Region Stockholms hållbarhetsstrategi.

## **Hållbart resande**

### **Mål 1: Kollektivtrafiken utmanar bilen i allt fler resrelationer**

För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen som färdmedel måste kollektivtrafiken fungera i hela regionen. Detta innebär att hållplatser, turtäthet och tillgängligheten för bland annat resenärer med funktionsnedsättningar prioriteras.

### **Mål 2: Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig**

Funktionsrätt Stockholms län anser att trygghet är ett vitt begrepp och inte nödvändigtvis enbart omfattar förslagets exempel på trygghet. Trygghet kan till exempel innebära att det finns ansvarig personal på plats att fråga och få hjälp av. Trygghet att veta att det inte varit pälsdjur i tunnelbanevagnar där förbud mot pälsdjur råder. Pålitlighet kan innebära att veta var en buss har sin hållplats och att tydlig information finns att tillgå både genom mänsklig kontakt och skriftlig och hörbar information. Viktigt att det finns olika sätt att inhämta information, för alla har olika förutsättningar att ta till sig information på.

### **Mål 3: kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel**

Kombinationsresor och resor från dörr till dörr ska enligt förslaget bland annat ske genom infartsparkeringar. Detta innebär dock att parkeringar måste vara i direkt anslutning till kollektivtrafiken. Avstånd och trappor kan utgöra ett oöverstigligt hinder för personer med funktionsnedsättningar.

## **Tillgänglig region**

### **Mål 4: Kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället**

Detta mål visar hur det ska skapas förutsättningar för personer med olika funktionsnedsättningar att använda sig av kollektivtrafiken. Bra exempel som kan utvecklas ännu bättre. Förslag på hur allergianpassningar kan göras för att fler allergiker ska kunna nyttja kollektivtrafik bör läggas in i detta mål.

### **Mål 5: Kollektivtrafiken binder samman regionen**

Funktionsrätt Stockholms län ser positivt på att det tas ett samlat grepp om kollektivtrafiken för hela regionen. Vi poängterar att det är nödvändigt att bytespunkter mellan olika trafikslag måste fungera för personer med funktionsnedsättningar. Det innebär bland annat närhet och tillgänglighet till de olika trafikslagen samt att tidtabeller görs med god marginal för byten.

### **Mål 6: I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan**

Målet lägger här vikt vid resenärens upplevelse. Som exempel anges god kvalitet, trygghet, punktlighet, information och gott bemötande. Här skulle Funktionsrätt Stockholms län vilja lägga till utbildning och kunskap hos förare om olika funktionsnedsättningar och normkritik.

## **Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem**

### **Mål 7: Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa**

”En säkert utformad kollektivtrafik och kollektivtrafikanläggning är en grundläggande förutsättning för detta”. Här är det bra att ta upp exempel på hur detta ska ske. Till exempel genom planskilda korsningar, fri sikt och bullerdämpande åtgärder som är allergivänliga.

### **Mål 8: Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar**

Här kunde ett exempel belysa hur anpassningar till klimatförändringar ska hanteras för att kollektivtrafiken ska fungera.

### **Mål 9: Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning**

Här rekommenderar Funktionsrätt Stockholms län att tillämpa Funktionsrättskonsekvensbeskrivningen (FKB). Resurseffektivitet kan ha en negativ inverkan på kvalitet och tillgänglighet om detta påverkas av sparbetning.

## **Uppföljning av målen**

Bra att målen följs upp årligen och att mätbara indikationer specificeras.

Under mål 2 mäts trygghet och punktlighet. Fokus på hur resenärer känner sig trygga på vägen till och från kollektivtrafiken kvällar/ nätter. Här skulle trygghetsaspekten kunna utvidgas till att kunna känna sig trygg med att hitta och att det alltid finns personal att fråga om hjälp.

Mål 4 följs upp av indikatorn ”Andel linjer eller bytespunkter som är fullt tillgängliga”. Utmärkt att kognitiv funktionsnedsättning tas med när det gäller tillgänglighetsanpassning i kollektivtrafiken.

Dock bör tillgänglighetsåtgärder som ligger utanför Region Stockholms rådighet kunna mätas. Som exempel anges tillgängligheten mellan bytespunkter och väg till och från kollektivtrafiken.

Uppföljning av mål 6 gäller särskilda persontransporter. Här bör även trygghet kopplas till förvisning om att kunskaper om funktionsnedsättningar och hur hjälpmedel säkras finns hos förare.

## **Gemensam väg framåt**

Förslaget till ”Gemensam väg framåt” är väl genomtänkt. Samverkan mellan olika aktörer är en förutsättning för att regionalt trafikförsörjningsprogram ska lyckas.

Bra resonemang om hur kollektivtrafiken ska främjas.

## **Branschens kompetensförsörjning**

Bristen på bussförare och lokförare tas upp. Här vill Funktionsrätt Stockholms län lyfta taxinäringen som fick stora konsekvenser efter pandemin. Den särskilda kollektivtrafiken lider fortfarande stor brist på både förare och fordon. För att färdtjänsten och sjuktransporter ska fungera krävs olika insatser för kompetensförsörjningen och ökad tilldelning av resurser.

## **Sammanfattning**

Funktionsrätt Stockholms län ställer sig positivt till förslaget om regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035.

Vi har påpekat att vi saknar hur olika åtgärder ska genomföras i praktiken och att funktionsrättsperspektivet bör prioriteras ytterligare.

Funktionsrätt Stockholms län förordar att vår modell Funktionsrättskonsekvensbeskrivning (FKB) tillämpas när olika projekt ska

genomförs. Detta för att säkra funktionsrättsperspektivet, mänskliga rättigheter och att göra rätt från början.

Funktionsrätt Stockholms län ser fram emot att framledes vara delaktiga i kollektivtrafikens planering och framtid.

Stockholm 2023-06-01

Inge-Britt Lundin 1:a vice ordförande Funktionsrätt Stockholms län