

Funktionsrättspodden

Säsong 5, avsnitt 2

Tillgängligt resande, intervju med Anton Fendert

Karin: Hej och hjärtligt välkomna till ett nytt avsnitt av Funktionsrättspodden, en podcast från Funktionsrätt Stockholms län med mig, Karin Aronsson.

Salina: Och mig, Salina Debessay.

Karin: Ja, och vi jobbar båda som intressepolitiska handläggare. Salina, vad har hänt sen sist?

Salina: Det har ju hänt ganska mycket. Om vi börjar lite längre bak eller tidigare på året så hade vi ju vårt första lunchseminarium och det handlade ju om DigidelCenter. Och det var ett väldigt intressant föredrag av projektledaren Therese, som berättade om DigidelCenter som koncept, hur det funkar runt om i landet. Och tanken var att få mer kunskap om vad det innebär eftersom vi ju har ett förslag om det i vår intressepolitiska rapport om att införa ett regionalt DigidelCenter. Vi har ju också haft ett arbetsmarknadsseminarium. Det kan du berätta lite mer om.

Karin: Ja men visst, det har vi. Vi hade bjudit in Region Stockholm under rubriken Region Stockholm, den goda arbetsgivaren? Det blev ett jättebra seminarium. Vi hade Robert Johansson som är personalregionråd tillsammans med HR-direktören Zilla Jonsson. De kom hit till oss och pratade om hur region Stockholm arbetar med inkluderande rekrytering och vilka erfarenheter som finns. Sen hade vi ett panelsamtal och framför allt väldigt många frågor från publiken. Det var superspännande. En stor nyhet som jag tror kan vara intressant för många av er som lyssnar. För några år sedan så hade Region Stockholm praktikplatser där personer med funktionsnedsättning till exempel kunde ha praktik under en period. Men sen tog man bort det, jag tror det var 2018 eller kanske 2019. Sen har vi tagit upp det återkommande att vi ser att det finns ett stort behov av att kunna få en praktikplats som sen också kan leda till att man kan få arbetslivserfarenhet och komma in på arbetsmarknaden om du har en funktionsnedsättning. Det var ju goda besked på det här seminariet. Det visade sig ju att nu finns det pengar för att införa nya typer av praktikplatser. Så vi kommer ju få jobba vidare med det här i arbetsmarknadsgruppen och bevaka. För er som är intresserade av frågorna så kan ni ju följa i våra kanaler helt enkelt.

Salina: En positiv nyhet.

Karin: Ja, verkligen. Jättekul var det.

Salina: En annan väldigt intressant grej som vi ju verkligen följer med intresse är ju den här goda nyheten som vi nog har nämnt tidigare, att FKB ju införs i Region Stockholm under 2024. Det är ju regionledningskontoret som har fått i uppdrag att implementera FKB helt enkelt, alltså funktionsrättskonsekvensbeskrivning.

Karin: Sen har vi ju också haft nätverksträffar. Om du funderar på att bli förtroendevald i Funktionsrätt Stockholms län och kanske sitta i något samverkansråd så har vi två nätverk där alla som är förtroendevalda inom kollektivtrafikområdet eller inom hälso- och sjukvårdsområdet träffas och diskuterar intressanta frågor. På nätverksträffen för kollektivtrafik så pratade vi bland annat om att resa i kollektivtrafiken om man har till exempel en neuropsykiatrisk funktionsnedsättning och autism. Jätteintressant presentation där av Tommy Hagström. Och sen har vi också haft Gabrielle Radler-Liljeberg och Yvonne Lettermark från hälso- och sjukvårdsförvaltningen i Hälsa-nätverket som har pratat om omställningen till god och nära vård. Hur går det i region Stockholm? Vad händer nu? Så vi har haft jättebra presentationer och spännande samtal.

Salina: Så om man är representant i samverkan för Funktion Stockholms län så får man ju lära sig väldigt mycket intressant fakta som man sedan har stor nytta av. Så det är lite syftet med de här nätverksträffarna. Och samverkan är ju i full gång som vi sa och där vill vi verkligen tipsa om att är man nyfiken på vad som sägs i de här olika samverkansråden, vi lägger löpande upp information om det, men man kan också läsa ännu mer detaljerat så finns ju alla minnesanteckningar från samverkansråden på vår hemsida. Det kan vi ju slå ett litet slag för om man är intresserad.

Karin: Verkligen. Sen kan vi ju också nämna att vi har ju skickat in ett remissvar. Region Stockholm har tagit fram en ny modell för samverkan med civilsamhälle, invånare och intresseorganisationer. Det är en övergripande samverkansmodell och där har vi skickat in synpunkter och skrivit ett remissvar som vi skickade in. Där finns det också massor med intressant kring tanken med samverkan. Vi tryckte bland annat på att det är viktigt att det är tillgängligt. Att man ska främja delaktighet för alla inblandade, annars blir samverkan inte jämbördig. Vi tryckte också på att det är viktigt att det finns ersättningsmodeller som fungerar så att alla frågor blir lika viktiga. Vi tyckte också att det är viktigt att man lyfter demokratin. Och vad är

syftet med den här? Vi tyckte det var en brist faktiskt att man inte nämner demokrati alls i den här modellen, där den demokratiska tanken är utgångspunkten så att säga. Så det är fullt upp på Funktionsrätt Stockholms län.

Salina: Det var lite kort vad som har hänt sen sist. Nu har vi ju en gäst. Det har vi ju ganska ofta här i podden. Idag har vi en speciell gäst som ju är en politiker, Anton Fendert. Och han är kollektivtrafikregionråd. Då säger vi välkommen in i poddstudion, Anton Fendert.

Anton: Tack så jättemycket.

Salina: Tack. Vi är ju glada att ha dig här idag. Du är ju regionpolitiker i Miljöpartiet och också trafikregionråd i Region Stockholm.

Anton: Det stämmer.

Salina: Varmt välkommen hit. Vi kan ju börja med, vad innebär rollen som trafikregionråd? Vilka frågor ansvarar man för då?

Anton: Det är framför allt kollektivtrafiken i Stockholm och SL som varumärke. Kollektivtrafiken i stort helt enkelt. Den dagliga driften av bussar, tunnelbanan, pendeltåg och så vidare. Det är väldigt många människor som har en relation till kollektivtrafiken. Det tycker jag är särskilt roligt att få arbeta med.

Salina: Det är ju tydligt då, både i presentationen och i din roll, att du har kollektivtrafiken som din hjärtefråga. Och vi har ju pratat mycket om kollektivtrafiken det senaste året här i podden, Karin.

Karin: Jajamän.

Salina: Man kan ju säga att det har varit lite av ett stormigt år under 2023. Pendeltågsvärdarna försvann, det var mycket diskussioner kring det, påverkar det pendeltågstrafiken? Det är tufft med ekonomin just nu. Efter ett sådant år, vad tar du med dig som trafikregionråd?

Anton: Jag tar med mig väldigt många saker skulle jag säga men en av de sakerna som jag tror att vi behöver mer av efter 16 år av moderat ledd kollektivtrafik i Stockholm är att vi behöver ett mer inlyssnande ledarskap i kollektivtrafiken i Stockholm. Och det handlar ju om allt från resenärer och medarbetare till sakkunniga inom kollektivtrafiken. Jag tror att vi behöver bli ännu mer inlyssnande än vad vi har varit tidigare. Det är något som vi har försökt göra nu det här året men som vi kommer behöva göra ännu mer av framöver.

Salina: Vad tänker du specifikt för typ av inlyssnande? Vad tror du att ni behöver bli bättre på att lyssna på?

Anton: Jo men alla perspektiv. Det finns ju olika resenärsforum där vi behöver vara mer närvarande, mer inlyssnande. Det behöver vara i relation till medarbetarna. Vi ska starta ett vad vi nu kallar för trafiksamverkansforum där vi ska ha både medarbetare och trafikoperatörer som ska vara med för att vi ska diskutera de stora och viktiga frågorna i trafiken. Hur kan vi få trafiken att rulla bättre? Finns det någonting som vi behöver göra, SL, trafikoperatörer och medarbetare tillsammans? Jag tror att det finns en ganska stor potential i att prata mer med varandra. Där har man nog varit väldigt låst i sina strukturer och där tror jag att vi behöver kliva in i större utsträckning och prata mer med varandra för att alla vill ju utveckla kollektivtrafiken. Det tycker jag har varit en av de saker som har varit allra mest tydligt under mitt första år i kollektivtrafiken. Det är väldigt många som brinner för det här och som vill att tågen ska gå i tid, att det ska vara en trygg resa hela vägen från dörren till dit du ska. Här tror jag att vi kan göra mer tillsammans helt enkelt.

Karin: Vi vet ju att det finns mycket rutiner kring kollektivtrafiken och på trafikförvaltningen. Det finns ju riktlinjer för tillgänglighet, vi har ju samverkansråd men det finns ju också insiktsutbildningar och så. I resenärs- och kundenkäter som genomförs, hur garanterar Region Stockholm att personer med funktionsnedsättning inkluderas i dem?

Anton: Vi jobbar på flera olika sätt. Vi har ju de här undersökningarna som är ute i systemet till exempel där vi vill få in synpunkter från alla. De undersökningarna görs ju oavsett var du åker någonstans. Jag var själv med om att man gick runt och gjorde det på bussarna i Sundbyberg där jag själv bor nu till exempel. Det ska ju vara runt om i hela systemet och då ska det inte vara någon skillnad på vem det är som är i kollektivtrafiken, det tycker jag är jätteviktigt. Att det ska vara en undersökning för alla. Sen är det ju så som ni nämner, att vi har även olika typer av samverkansforum där olika organisationer och olika representanter får göra sig hörda. Det tycker jag också är ett jätteviktigt forum att hålla hårt i.

Karin: För er som lyssnar tänker jag också, vi träffar ju främst personer som arbetar på förvaltningarna i samverkan. Hur tar ni med er de synpunkterna i de politiska processerna? Jag är bara lite nyfiken.

Anton: Det märks tycker jag att det är många politiker som är representerade på de här mötena i de diskussioner som är på trafiknämnden. Jag försöker vara med så ofta jag kan. Jag vet att vår representant i färdtjänstutskottet också försöker vara med så ofta han

kan. Att det här är frågor som väl diskuteras där, de tas också med in i mötesrummen. Så jag tycker att det är tydligt för mig att det är någonting som många värdesätter, så även jag.

Karin: Vi vill ju prata lite grann om det här med fördjupade behovsinventeringar för vår utgångspunkt är många gånger att ta reda på de som man vet minst om. Hur jobbar ni kring det och gör ni några intervjuer med personer med funktionsnedsättning till exempel?

Anton: Inte som jag vet om idag men det är absolut någonting som vi kommer ta med oss framöver och se om det finns ett sådant behov. Vi har ju massa olika forum nu idag som vi använder oss av men jag förstår ju verkligen den synpunkten om att det kan finnas de som inte träffas av de arbetsätt som vi använder oss av idag. Det är klart att det är någonting som vi kan titta på ytterligare.

Salina: Det man kan säga, tänker jag, är att när det kommer till samverkansråden, precis som du sa och som du sa också Karin, så finns det ju många saker på plats som är bra idag. Men jag tänker från året som har passerat så har det funnits mycket synpunkter som ibland inte uppfattas som att de har nått hela vägen fram. Och där tänker vi också att när man gör de här undersökningarna i kollektivtrafiken, då finns det begränsningar vad man kan ställa för frågor till dem som man delar ut på bussen. Och där skulle vi tycka att det vore intressant att se någon form av fördjupad analys. Att man gör ett mer djupgående arbete kanske och rekryterar fokusgrupper eller hur man nu skulle kunna göra. Så spännande att du tar den idén med dig och det ser vi fram emot att prata mer om.

Karin: Ja, verkligen. Vi har skrivit en rapport som heter Från digitalt utanförskap till digitalt innanförskap, och där har vi använt oss av material från en enkät som man kan besvara på tre olika sätt. Genom att fylla i en enkät digitalt, man kan få delta i intervjuer men också få den på papper hemskickad. För ibland är det ju att göra det på bussen ett stressmoment för att nästa station ska jag stiga av och jag ska ha med mig mitt hjälpmedel och så ska jag koncentrera mig på att orientera mig. Så det finns ju många delar som vi tänker att det finns utvecklingspotential kring.

Anton: Det gör det ju alltid och det tycker jag är väldigt bra. Jag uppskattar den här typen av forum också där man kan få med sig den här typen av idéer också som gör att vi kan utveckla kollektivtrafiken. För vi är ju inte nöjda, även om vi i många undersökningar får väldigt mycket positiv feedback kring hur kollektivtrafiken i Stockholm ser ut och fungerar när man tittar på resten av världen så ska ju inte vi vara nöjda bara för det utan vi vill ju hela tiden utveckla. Och vi jobbar ju

även med att skicka hem undersökningar. Min sambo fick det nu senast bara för någon vecka sedan, en hemskickad undersökning om hur kollektivtrafiken fungerar. Det är klart att vi ska testa nya arbetssätt hela tiden. Vi vill ju få in så mycket input och synpunkter som möjligt.

Salina: En förändring som har skett är de här neddragningarna i kollektivtrafiken med indragna busslinjer, färre avgångar på sina håll. Och vi har också uppfattat det här som att det är väldigt tufft med ekonomin just nu. Det är inte bara Region Stockholm utan i hela landet. Men på sikt, tänker jag, efter ett år av diskussioner kring tillgänglighet i kollektivtrafiken och att kunna resa spontant, är vi lite nyfikna på det mer långsiktiga perspektivet, hur vill ni jobba för att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler och då specifikt säkerställa att personer med funktionsnedsättningar som har särskilda behov i kollektivtrafiken kan resa spontant på lika villkor som personer som inte har det?

Anton: Det är en jättebra fråga tycker jag. Först och främst tror jag att man ska understryka att den situation vi har haft i pendeltågssystemet har ju skapat en del oro och en del funderingar. Där tror jag att det är viktigt för mig att vid varje tillfälle jag får, att understryka att spontan rampservice i pendeltågssystemet finns fortfarande och ska fortfarande fungera på ungefär samma sätt som det gjorde innan vi avskaffade tågvärdarna i pendeltågssystemet. Den enda skillnaden man ska uppleva som resenär är att det är till spärrvakten och inte till tågvärderna som man anmäler att man är i behov av rampservice. Sen så ska det utöver det inte vara någon skillnad. Och är det så att man i ett skifte, för så kan det ibland vara, i ett skifte av ett system där man gör någonting annorlunda, att man upplever att det inte fungerar på samma sätt. Då tycker jag att det är jätteviktigt att man anmäler det också. För att vi vill ju att det ska vara precis lika smidigt som det var innan, bara att det ska vara en annan person som du möter. Och är det inte så att det funkar så smidigt som det gjorde innan, då måste vi också få veta det. Så det vill jag verkligen understryka. Den spontana rampservicen i pendeltågssystemet ska finnas kvar. Men sen är det ju den lite större frågan och där är vi ju inne i en tuff tid för kollektivtrafiken. Det saknas pengar och vi har inte lika mycket resenärer som vi hade innan pandemin. Men det är också en spännande tid där vi får nya resmönster, där vi får utmana lite gamla sanningar. Och här hoppas jag att vi ska kunna arbeta mer med sådant som får ännu fler att kunna och vilja resa i kollektivtrafiken. Där tror jag en sådan sak som vi ska jobba mycket med framöver och behöver jobba mycket med framöver är resenärsinformationen till exempel. Jag tror att man vill veta när man väl går ner till sin busshållplats eller går ner till sin perrong, oavsett om det är tunnelbanan eller pendeltåget

eller någon av våra lokalbanor, att tåget kommer, eller om tåget kommer. Går man ner så finns det en förväntan. Men kan vi hela tiden berätta, ja, ditt tåg kommer men det är fem minuter sent. Om man kan lita på den informationen, då tror jag att vi har kommit en ganska lång bit på vägen. Så där är en sådan sak som jag tror att vi behöver arbeta mycket med för att fler ska känna sig trygga i kollektivtrafiken. Man vill veta när bussen eller när tåget kommer helt enkelt.

Karin: Så ni ska alltså utmana en SL-minut för den kan ju vara exakt hur lång som helst?

Anton: Ja men det tycker jag är ett bra sätt att sätta ord på det. Man vill veta, man vill att en minut ska vara en minut helt enkelt.

Salina: Jag tänker att just den informationen är ju verkligen av extra stort intresse för många av de personer som vi representerar. Och det som ändå har upplevts som något som har blivit en försämring eller tagit längre tid är just att jag ska ha rampservice och sen så kommer jag ner och sen så kanske det har tagit längre tid nu då än vad som har skett tidigare. Och det är ju någonting som vi också har påtalat i många av de forum som finns. Vi ser verkligen fram emot att det ska bli en bra lösning som upplevs funka likadant som det gjorde innan. Och på sikt såklart ännu bättre.

Karin: Jag tycker det du säger är också bra. Det handlar ju om att man behöver höra av sig. Ibland är vi bra på att konstatera att nu funkar det så här men vi kanske inte tar det vidare.

Anton: Vi gör ju väldigt mycket uppföljningar kring det här. Det är nog en av de frågor som jag fokuserade allra mest på förra varen, att kolla hur skiftet till det här nya systemet för rampservice i pendeltågssystemet, hur det gick. Och där har vi ju jättemycket statistik och vi får in hur många det är som felanmäler och hur många rampservice som har utförts. Men det är inte alltid så att allt det där kommer in i statistiken också. Det är ju därför vi behöver fler forum för att kunna prata om det här. Men också varför det är så viktigt att vi får in anmälningar om det inte fungerar. För då ser vi ju det systemet och kan agera på det. Så här krävs det ju både dialog och statistik, tänker jag, för att systemet ska bli ännu bättre.

Salina: Definitivt. Jag tycker det är intressant att du nämner klagomål för det är någonting som vi brukar säga, att klaga mer. För att just det här glappet mellan vad personen upplever och vad som kommer in till statistiken är ju verkligen en utmaning. Och vi vill ju också särskilt jobba med den frågan eftersom i vissa fall kan det resultera i att stöter man på samma hinder om och om igen så kanske man rent av slutar

åka kollektivt eller att man drar sig för att göra det. Vi kan väl vara överens om att klaga mer när det uppstår problem i kollektivtrafiken?

Anton: Ja och känner man att det känns lite jobbigt, för det kan jag förstå också, att man inte tycker om att klaga, det ligger ju lite i vår samhällsstruktur att det kan vara lite jobbigt att klaga, då tänker jag att man kan också tänka att det är ju Anton som har bett mig att göra det här. Jag tar den smällen, jag vill att fler ska uppmärksamma framför allt när den spontana rampservicen inte fungerar. Så känn inte att det är någonting som är jobbigt och att man är i vägen. Utan det är snarare så att man hjälper oss lösa de problem som man ser och som finns.

Karin: Just det, man klagar inte, man verksamhetsutvecklar.

Anton: Precis.

Salina: Tack, då har vi hört det från Anton Fendert, allihop. Jättebra. Nej men tusen tack för det och det är vi verkligen överens om. Så det är positivt att höra.

Karin: Men vi är ju lite inne på det på något sätt, i tider när det är ansträngd ekonomi och budgeten i regionen inte riktigt går ihop. Vad finns det för lösningar som inte kostar en massa miljoner? Jag tänker, man behöver ju vända på stenar men det är ju då man också blir kreativ. Vilka andra satsningar ser ni som kanske kommer bidra till en ökad trygghet och ett ökat resande framför allt?

Anton: Jag tror att det här med resenärsinformationen är ett jätte viktigt område som vi kommer behöva fokusera mycket på. Men ett annat område som vi har pekat ut inom själva trafiken är anropsstyrd trafik. Det tror jag också har många fördelar. Där blir kollektivtrafiken mer anpassningsbar utifrån individens behov. Men det blir också mycket av en trygghetsskapande insats också. För att man kommer kunna i större utsträckning köra från den plats du är på till den plats du vill till. Det är ju kanske kollektivtrafikens största utmaning idag, att den inte alltid tar dig precis dit du vill komma. Och där hoppas jag att den typen av anropsstyrd trafik som finns på många platser runt om i Europa och nu också växer fram i stora delar av Sverige ska kunna vara någonting som finns i större utsträckning i Stockholm. Just nu har vi två piloter, en i Norrtälje, Vallentuna och en i Södertälje.

Salina: Får jag flika in, Anton? För den som är som ett frågetecken här, vad betyder anropsstyrd kollektivtrafik?

Anton: Jättebra fråga. Anropsstyrd är att du ska kunna beställa kollektivtrafik, att det inte ska gå på en tidtabell utan du ska säga att det kanske är så att inom ett spann av dagen så går det att beställa

bussen hem till dig. Det funkar så på Mörkö ute i Södertälje kommun idag till exempel, att du kan beställa så att bussen kommer till dig när du vill inom ett visst tidsspänn, det är inte dygnet runt. Då får vi ju många fler hållplatser, vi får många fler möjligheter för dig. Du måste inte stå och vänta på den här bussen som kommer om en timme eller om två timmar som det faktiskt kan vara ute i glesbygdsområden. Utan det blir ett mycket mer flexibelt system där det är mer på dina villkor och inte på tidtabellens villkor.

Karin: Men kanske också miljöns villkor?

Anton: Absolut.

Karin: Med tanke på att vi inte skramlar runt massa tomma bussar utan det körs en resa när det behövs en resa helt enkelt.

Anton: Det finns väldigt många positiva delar i det här och det är nog en av anledningarna till att vi verkligen vill att man ska djupa mycket i det här området nu framöver.

Salina: Intressant. Ett förslag på någonting som man skulle kunna göra som kostar mindre pengar då, om jag förstår rätt. Spännande. Har du något mer du vill bjuda på?

Anton: Man ska komma ihåg att vi bygger ut kollektivtrafiken väldigt mycket just nu. Vi bygger mycket ny tunnelbana, vi bygger spårsatsningar därutöver och vi får in många nya bussar nu också i och med våra nya bussavtal. Elbussarna drar mindre energi och kostar framför allt mindre att driva fram eftersom elen är billigare än de biogena drivmedlen många gånger. Så här finns det många saker som vi nog kan göra. Många bäckar små i det här sammanhanget tror jag är det som gäller för att få ihop ekonomin i slutändan. Sen hade jag också velat att vi skulle få stöd från regeringen för att vi ska kunna upprätthålla kollektivtrafik. Men jag tänker att i det här sammanhanget kan vi fokusera på vad vi kan göra.

Salina: Och en grej som vi tänker som gör stor skillnad och som inte heller alltid behöver handla om stora ekonomiska kostnader är ju det här med bemötande som vi pratar mycket om och som vi får mycket synpunkter från medlemmar att det kan göra verkligen god skillnad för resan i kollektivtrafiken helt enkelt. Men även i den särskilda kollektivtrafiken inom färdtjänsten. Men vi har ju läst er budget, mittenkoalitionens budget inför 2024 såklart. Och vi har också kommenterat den tidigare i år. Och där så står det ju återkommande om det här med trygghet och trygghetsskapande åtgärder. Och ett sådant exempel är ju det här med att utöka andelen synlig personal i kollektivtrafiken. Och det låter ju som musik i våra öron. Och det vi

ser där är att det är stor vikt av att personalen har kunskap om funktionsnedsättningar och att man har möjlighet att ge rätt bemötande. Och det är ju någonting som vi tycker är väldigt viktigt. Så vi undrar lite, hur kan det främjas?

Anton: Jag tycker att det är jätte viktigt att ni lyfter det. En konkret sak som vi gör under det här året är att vi markant utökar antalet utbildningstimmar för ordningsvakter som ska jobba i kollektivtrafiken så att man kan få kännedom om olika typer av bemötande, hur man kan hantera människor som betar sig på ett visst sätt så att vi skapar förutsättningar för att vi ska få så få våldsamma bemötanden som möjligt och för att vi ska bli mycket bättre på att möta och bemöta alla människor i kollektivtrafiken. Där tror jag en viktig del i det ligger. Sen är det som ni säger också tycker jag, att vi behöver bara fler anställda i kollektivtrafiken generellt. Mer synlig personal. För att vi vet att det är en av de sakerna som skapar allra mest trygghet. Och då vill jag också passa på att återkoppla till där vi var tidigare med tågvärdarna. För jag tycker att det är värt att understryka att det är en av anledningarna till att beslutet om tågvärdarna fattades från första början, att man vill ha mer synlig personal i kollektivtrafiken. Vi vill ha anställda som rör sig på perrongerna, i tågen och det är ju också ett av huvudsyftena med att fatta det beslutet. Så här jobbar vi ju på flera sätt för att få mer personal men också få mer utbildad personal i kollektivtrafiken som rör sig runt om i systemet.

Salina: Och just ordningsvakter och trygghetsvärdar också, det är ju positivt på något sätt att det har kommit med i upphandlingarna, att de ska få insiktsutbildningar bland annat, det är ju någonting som vi genomför. Men också att personalen som syns, det ska vara personal som kanske är servicepersonal eller det ska finnas personal som man kan fråga. Det har ju märkts att det finns fler ordningsvakter och trygghetsvärdar, men just den här servicepersonalen som man har möjlighet att ställa frågor till och så där, det är ju också en otroligt viktig roll ser vi.

Karin: Verkligen. Och där vi vet att det är den avgörande faktorn kanske för att personer kan resa. Personer som till exempel har kognitiva funktionsnedsättningar, som behöver information i flera steg. Jag kanske kan ta mig till spärren men från spärren ner till och på perrongen, kan jag få det extra stödet där så funkar det för mig att resa med kollektivtrafiken. Så vi ser ju att det öppnar upp och skapar möjligheter för fler att resa och få sina behov tillgodosedda.

Anton: Men jag tänker att mer kunskap och kanske framför allt rätt kunskap kring bemötande gynnar ju alla i kollektivtrafiken. Då blir ju

kollektivtrafiken mer attraktivt. Så jag hoppas verkligen att det är någonting som vi kan jobba väldigt mycket med nu framöver.

Karin: Det ser vi fram emot att höra mer av.

Salina: Ja, och vi fortsätter på budgetspåret innan vi ska runda av här idag. Men vi har ju jobbat länge för att uppmärksamma då frågan om tillgängligt resande. Det var ju inget som började under förra året, utan det har vi gjort under lång, lång tid. Men något som vi är väldigt glada för, det är ju faktiskt att mittenkoalitionen har fattat beslut om att införa funktionsrättskonsekvensbeskrivningar, det långa ordet, FKB, i budgeten för 2024. Vi pratade lite om vilka rutiner som finns på trafikförvaltningen och vad som finns redan idag. Men vi är lite nyfikna på hur det här kommer att märkas för personer med funktionsnedsättning på just kollektivtrafikområdet.

Anton: Det är som ni säger, att här har man jobbat väldigt länge, upplever jag det som, med de här frågorna och på många olika sätt. Det jag hoppas ska bli den konkreta outputen av det här beslutet är att man i slutändan ska se att våra anläggningar blir ännu bättre. Att vi får en universell utformning i hela systemet. Vi ska se det i våra beslut och att det i slutändan också ska synas i tunnelbanan, på bussar, överallt där man rör sig i kollektivtrafiken så hoppas jag att det ska synas att vi har fattat mer informerade beslut på trafiknämnds nivå helt enkelt. Det är min förhoppning. Sen tar ju sådant här lång tid. Men vi är alla fast beslutna om att det är det vi vill ska bli utfallet av det här.

Salina: Och just det här med information, det är ju också så himla viktigt att kunna se vilka avvägningar gjorts inför att ett beslut har fattats så att man också kan gå tillbaka och se att så här resonerades det och det fick de här konsekvenserna. Så det låter också positivt.

Karin: Ja. Vad roligt att du har varit här. Ja. Finns det någonting du känner, det här fick jag inte prata om alls?

Anton: Så är det nog alltid när man pratar kollektivtrafik tänker jag. Det finns så himla många saker att prata om. Men jag vill nog bara avslutningsvis understryka det som jag har sagt några gånger nu. Ju mer information vi får, desto bättre kan vi göra kollektivtrafiken. Jag tänkte på ett exempel på vägen hit. Vi har ju nya elbussar i innerstan i Stockholm bland de blåa bussarna som fick en del kritik för att de inte var lika tillgängliga som SL-bussar normalt brukar vara. Och där har vi ju efter det infört det som kallas för rullatorsäten så att man kan rulla in sin rullator och så dra ut en typ av säkerhetsbälte så man kan sitta på sin rullator i stället för att behöva gå bort till en ordinarie sittplats. Och jag är inte säker på att vi hade tagit oss an det eller gjort

det i kollektivtrafiken om vi inte också hade fått in synpunkter. Så att de här synpunkterna är ju jätte, jätteviktiga tänker jag.

Salina: Ja, bra sätt att göra reklam för det för jag råkar veta att de är väl på test ett tag nu, så att man kan lämna synpunkter på hur man upplever att de här fungerar och sen så då kommer ni kunna utvärdera utifrån det. Så det var ju ett bra exempel.

Karin: Men vad kul att ha haft dig här och tusen tack för att du tog dig tid att komma till Funktionsrättspodden.

Anton: Tack så hemskt mycket för att jag fick komma hit.

Karin: Återigen, stort tack Anton Fendert för ett intressant samtal. Jag tyckte det kom ut jättemycket intressanta delar. Vad tyckte du, Salina?

Salina: Ja, verkligen. Klaga mer. Det ska jag ta med mig och trycka på. Nej, men det är ju faktiskt sant att genom att klaga eller lämna synpunkter så leder det ju till att frågor uppmärksammas. Och vi vet ju att ibland så kan man bli trött på att klaga. Och det är någonting som vi också brukar prata om. Det är ju desto viktigare med alla de här andra sätten att kunna föra fram vad som behöver förbättras. Och där har vi ju samverkan som en bra metod.

Karin: Men också alla resenärer där ute som inte sitter i samverkansråd. Det är ju en möjlighet, som vi sa. Kommer det inte in klagomål så sitter de ju där på regionen och tänker att det funkar som de vill. Jätteintressant och jag tror att jag lärde mig mycket nytt i alla fall. Och det här med anropsstyrd kollektivtrafik är ju jätteintressant. Men ska vi prata lite grann om vad som är på G då? Vad händer här framöver?

Salina: Den 6 maj är det dags för lunchseminarium och då kommer temat att vara universell utformning. Det var ju något som Anton nämnde och som vi har nämnt tidigare och som också finns i regionens hållbarhetsstrategi. Att universell utformning ska vara en princip när man utformar samhället och när man utformar nya lösningar i kollektivtrafiken eller i hälso- och sjukvården, för att så många som möjligt ska kunna ta del av det på lika villkor.

Karin: Ja, och att det ska vara en lösning som funkar för så många som möjligt utan särskilda behov av specialanpassningar.

Salina: Sen så händer det någonting den 13 maj.

Karin: Jajamensan, då har vi årsmöte. Då kommer det väljas en ny ordförande för Funktionsrätt Stockholms län.

Salina: För den som lyssnade på avsnittet i höstas med Annika Brar, som är habiliteringsläkare på hälsa och habilitering i Region Stockholm, så minns du kanske att hon pratade om en remiss som skulle komma ut här under våren.

Karin: Hon sa att det var grejer på gång tror jag. Sen sa hon inte mer.

Salina: Okej, det var så pass kryptiskt. Men nu har den här remissen kommit ut och den handlar ju om en vägledning om övergången från barn- till vuxensjukvården. Och då särskilt inom habiliteringens målgrupp.

Karin: Just det.

Salina: Och Annika nämnde ju att inom den här nationella kunskapsstyrningen som ska vägleda alla regioner eller all vård och mer specifikt då det nationella programområdet som heter rehabilitering, habilitering och försäkringsmedicin så har man haft i uppdrag att ta fram en sådan här vägledning för hur övergången från barn- till vuxensjukvård ska se ut. Och de har lyft goda exempel men också föreslagit hur man skulle kunna jobba då. Den har kommit och vi på Funktionsrätt Stockholms län har lämnat ett remissvar.

Karin: Ja. Vad tog vi upp i det?

Salina: Vägledningen ska omfatta patienter inom habiliteringens målgrupp. Vi har läst den här vägledningen och tycker i stort verkligen att det är en bra vägledning som lyfter väldigt många bra förslag. Och det var nästan så bra att vi var så här, ja hur ska det bli så här bra? Så vi tycker verkligen att det var väldigt många bra förslag och de lyfte goda exempel. Bland annat det här med SMO lyfter de som ett exempel som har fungerat bra.

Karin: Och det är ju ett pilotprojekt som pågår i Stockholm nu med SMO-mottagningar. Vi har ju pratat om det tidigare i podden. Det står ju för samordnat medicinskt omhändertagande och är ett projekt som kommer från Sörmland, där man har jobbat med personer som har omfattande funktionsnedsättning inom primärvården.

Salina: Precis, att man då ska kunna lista sig på vårdcentraler som har särskild kompetens och kunskap om personer med funktionsnedsättning. Så därför tycker vi såklart att det här är väldigt bra och vi hoppas att det här ska kunna få genomslag i region Stockholm och att politiken avsätter resurser och pengar för att det här ska kunna gå igenom. På det stora hela var det ett väldigt positivt remissvar skulle jag säga från oss. Det är kul att man kan göra det. Det som vi också lyfte är att det här är för en begränsad målgrupp och vi

som har jobbat med den här frågan länge ser också att det finns många fler grupper inom barnsjukvården som skulle ha väldigt stor nytta av den här typen av stöd som man föreslår. Först hoppas vi att det får genomslag, den här vägledningen, inom den här gruppen men också att det kan få genomslag även inom andra områden, att det sprider sig till andra områden.

Karin: Ja men definitivt. Den här förändringsprocessen är ju aktuell för alla barn som har mycket kontakt med hälso- och sjukvården och som sedan ska föras över till vuxensjukvården. Så det här behöver ju gälla för alla och finnas i alla vårdprocesser.

Salina: Ja men verkligen. Och en grej som vi också lyfte var att tyvärr så har de inga ekonomiska beräkningar i den här vägledningen. Och det tror vi verkligen kommer behövas då när regionerna sen ska implementera det. För det var väldigt många förslag som vi ser kommer behöva resurser.

Karin: Det kanske vi kan börja jobba med intressepolitiskt redan nu och säga, men hallå, Region Stockholm, avsätt medel för det här för er budget 2025. För det här behövs. Spännande. Kan man läsa på vår hemsida om remissvaret?

Salina: Ja men absolut. Vi har publicerat det på vår hemsida så det går jättebra att läsa där. Och vi kan väl tacka dig som lyssnar som vanligt. Men också uppmuntra alla er som lyssnar att är det någonting särskilt som du skulle vilja att vi lyfter här i podden eller någon särskild intressant gäst du skulle se att vi har eller något särskilt tema så vill vi jättegärna att du hör av dig till oss. Och det kan du göra genom att ringa eller mejla eller skicka brev. Ja, stort tack för det här avsnittet.

Karin: Ja, tack för att ni har lyssnat. Så hörs vi snart igen.

Salina: Det gör vi.

Karin: Ha det fint. Hej då!

Salina: Hej då.