

2022-01-20

**Funktionshinderrådets vid Östermalms stadsdelsnämnd yttrande över remiss
*Stockholms stads Framkomlighetsstrategi KS2021_1699***

Funktionshinderrådets vid Östermalms stadsdelsnämnd har fått möjlighet att yttra sig över rubricerade remiss och önskar framföra följande synpunkter.

Sammanfattningsvis vill vi framföra följande:

- Vi ser det som mycket anmärkningsvärt att i angivna remissinstanser för detta ärende finns ingen organisation som representerar personer med funktionsnedsättning.
- Om rubriken funktionsnedsättningsperspektivet funnits med hade man
 - dels med stor säkerhet haft med organisationer för personer med funktionsnedsättning i sändlistan
 - dels hade man kunnat få en samlad bild över Trafikförvaltningens planer vad gäller framkomlighet i staden för personer med funktionsnedsättning
- Begreppet Universell Utformning kan med fördel användas som ett samlande begrepp
- För att uppnå en god jämlikhet måste rätten till färdtjänst och ledsagartjänst prövas mer efter individuella behov
- För en bättre framkomlighetsstrategi i fortsättningen krävs
 - tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och FH-råd
 - mindre stuprörstänkande mellan stadens olika nämnder och förvaltningar
- I frågor som gäller framkomlighet i staden är det angeläget att påpeka att en funktionsnedsättning kan vara tillfällig (t ex efter ett benbrott) eller bero på ålder (och beroende av t ex rullator). Detta betyder att antalet personer som är beroende av god framkomlighet ofta är betydligt större än många tror.
- Det utanförskap som ofta skapas genom otillräcklig anpassning för god framkomlighet för alla, uppfattas av många som en diskriminering, vilken ofta kan undanröjas med relativt enkla medel, god framförhållning och med en strävan efter universell utformning av stadsmiljön.
- En god framkomlighet för aktuell målgrupp är som regel inte till hinder för andra utan snarare till gagn för alla medborgare oavsett nedsatt funktionsförmåga.

Nedan redovisar vi i kursiv stil våra synpunkter under respektive rubrik och text ur remissen.

sid 3 Förord

Den strategiska inriktningen för trafikplaneringen blev att fler behöver välja att gå, cykla eller åka kollektivt.

FH-rådet: För många finns inte dessa alternativ, utan istället är man beroende av färdtjänst eller egen bil med handikapptillstånd. För att nå en bättre jämlikhet måste därför möjligheten till resor med färdtjänst prövas efter personliga behov och inte av generella regler, Bilar med handikapptillstånd måste erbjudas god framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter.

- sid 6 Syftet med strategin
Framkomlighetsstrategin ger principer för hur vi ska prioritera och avväga i beslut för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med stadens vision och översiktsplan.
FH-rådet: Här ser vi det som självklart att även begreppet tillgängligt tas med.
- sid 8 Vision 2040
FH-rådet: Vision 2040 är ett grunddokument för att visa vägen fram de närmsta 20 åren. I den korta redovisning av detta dokument som här gjorts har inte tillgänglighet nämnts!
- sid 9 Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning
FH-rådet: På endast 4,5 rader presenteras programmet
Full delaktighet förutsätter också att personer med funktionsnedsättning inkluderas i stadens planering och beslutsprocesser på jämlika villkor.
FH-rådet: För att staden ska kunna leva upp till detta, krävs ett tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och FH-råd, t ex i samband med denna remiss.
- sid 9 Barnkonventionen
FH-rådet: Vi ser det som mycket positivt att man tagit upp Barnkonventionen. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning nämns däremot inte, vilket är anmärkningsvärt
- sid 11 Trafik är människor och gods – inte fordon
FH-rådet: Som en del av nyttotrafiken bör också Färdtjänsten inräknas för att tillförsäkra personer med funktionsnedsättning mer likvärdiga kommunikationsmöjligheter. se sid 3 ovan
- sid 15 Hur stockholmarna reser
FH-rådet: Färdtjänst nämns här i en bildanmärkning, medan den är avgörande för personer med funktionsnedsättning
- sid 27 B. Framkomlighet
Restiden för kollektivtrafiken ska minska. Framkomligheten ska förbättras....
FH-rådet: Denna goda intention får inte vara beroende av ökat avstånd mellan eller indragna busstationer
D. Hållbarhet
FH-rådet: Alla människor ska kunna röra sig och vistas "utifrån sina förutsättningar" är ett farligt uttryck, som kan fria staden och andra aktörer från sitt ansvar att tillgängliggöra och skapa lika förutsättningar för alla.
- sid 29 Kantstenen är en viktig resurs
FH-rådet: Färdtjänst och bilar med handikapptillstånd måste här prioriteras
- sid 30 Kollektivtrafiken som ryggrad
FH-rådet: Färdtjänstkörningar ska jämföras med kollektivtrafiken vad gäller framkomlighet. Detta bör även gälla bilar med handikapptillstånd.
- sid 30 Säkerställa yta för gående och stadsliv på stadens gångbanor
Tillräcklig gångyta innebär att fotgängare (inkluderar personer i rullstol eller med barnvagn) får plats att gå tillsammans med andra.
FH-rådet: Betydelsen av fria gångbanor, såväl på gångyta som i huvudhöjd är angelägen. Säkra gångvägar innebär också säkra övergångar vid trafikerade gator och tillräcklig tid för passering av övergångsställen. Gångbroar med rätt lutning kan ofta vara ett bra alternativ .
- sid 31 Optimala tillgången till kantsten och prioritera samhällsviktiga funktioner
FH-rådet: Antalet P-platser för bilar med handikapptillstånd måste anpassas till behovet

- sid 33 Framkomlighet handlar om pålitlighet
Människor som går och cyklar är känsliga för dålig och opålitlig framkomlighet i gatumiljön. Detta gäller särskilt grupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning....
Tillfälliga hinder eller avstängningar som kräver stora omvägar har därför stor påverkan på framkomligheten. God kvalitet på drift och underhåll såväl som en fysisk tillgänglig miljö är också avgörande för att alla ska kunna ta sig fram på egen hand, för att känna sig trygg och för att risken för trafikolyckor ska vara minimal.
FH-rådet: *Detta gäller i högsta grad många personer med funktionsnedsättning. Förändringar i framkomligheten måste på lämpligt sätt informeras om*
- sid 34 God framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
Staden bör särskilt fokusera på framkomligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Ett viktigt åtgärdsområde är en bra och modern vinterväghållning, bland annat genom sopsaltning,,,,,, noggrann avtalsuppföljning.
FH-rådet: *Funktionshinderrörelsen väntar fortfarande på en lösning av "trottoareländet". Staden har i många år hänvisat till entreprenörer, tekniska svårigheter, ny teknik på gång mm. Vi ser positivt på det arbete som läggs ner på att hålla cykelbanor snö- och isfria, men ser samtidigt att många – framför allt äldre och personer med funktionsnedsättning inte vågar eller kan ge sig ut över huvud taget.*
- sid 34 Vägvisningen behöver förbättras och gångtrafiken ska prioriteras i trafiksignaler med längre passagetider. Ett annat viktigt åtgärdsområde är universell utformning av den fysiska gatumiljön så att den är tillgänglig för alla. Fler åtgärder finns i stadens gångplan.
FH-rådet: *En genomtänkt universell utformning tror vi kan leda fram till en bättre stadsmiljö i många avseenden. Även i detta fall hoppas och önskar vi ett utökat och bättre samarbete i framtiden.*
- sid 35 Planera och samordna för minskad sårbarhet i transportsystemet
Det är även viktigt att staden förvaltningar utvecklar sin samordning av de egna byggprojekten.
FH-rådet: *Stuprörspolitiken fördyrar, försenar och försämrar bl a tillgänglighet och möjligheter till universell utformning. Ett utökat samarbete mellan olika nämnder och förvaltningar måste eftersträvas, på samma sätt som aktualiserats i samband med översynen av funktionshinderrådets funktion och sammansättning*
- sid 38 Ett transportsystem som prioriterar gående
Dessutom ger handboken, Stockholm – en stad för alla, stöd i utformning av en fysiskt tillgänglig och användbar miljö.
FH-rådet: *Positivt att denna handbok lyfts fram och vi hoppas också att den – tillsammans med begreppet funktionsnedsättningsperspektivet – kommer att användas i stadens framtida stadsplanering.*
- sid 38 Staden behöver arbeta aktivt i samverkan med andra aktörer för att undanröja hinder som till exempel felparkerade elsparkcyklar, mindre nivåskillnader, ojämna gångytor, is och snö, skyltar, byggsäckar och liknande hinder på gångbanan.
FH-rådet: *Med tankar om en universell utformning av stadsmiljön och bl a funktionsnedsättningsperspektivet i åtanke vid planering av stadsmiljön, tror vi att dessa problem kan lösas.*
- sid 39 Skapa trygga offentliga rum
Kunskaperna om lokala utmaningar kan öka genom trygghetsmätningar och trygghetsvandringar. Stadens offentliga rum är till för alla och ingen grupp ska känna sig exkluderad från att besöka en plats. För att uppnå detta kan det på vissa platser krävas särskilda satsningar för att välkomna underrepresenterade grupper som till exempel äldre kvinnor, personer med funktionsnedsättning eller barn till platsen.
FH-rådet: *se anm. sid 38*

- sid 41 Allas rätt till stadens offentliga rum
...ingen begränsas av till exempel ålder, kön eller funktionsnedsättning. Vår tillgång till och upplevelse av olika resval har också en påverkan på vår möjlighet att delta i samhällslivet.
FH-rådet: *Dels har inte alla möjlighet till något "resval" utan är hänvisade till färdtjänst och/eller begränsad rörlighet med olika hjälpmedel.
Dels ser vi ledsagartjänsten som en avgörande resurs för många personer med olika funktionsnedsättningar att kunna komma ut inte bara för att delta i samhällslivet, utan också för att kunna gå och handla, träffa släkt och vänner etc.*
- sid 41 Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är generellt mest sårbara i trafiken.
FH-rådet: *Detta gäller inte minst vad ovan nämnts om halkbekämpning och övergångsställen*
- sid 42 En inbjudande och inkluderande stad
För att alla ska kunna vara delaktiga i samhället och verka på lika villkor behöver staden kontinuerligt arbeta med den fysiska tillgängligheten genom en universell utformning av gatumiljön.
FH-rådet: *Tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och FH-råd.*
- sid 42 Staden behöver fortsätta arbeta med nya kreativa sätt att involvera stockholmarna i utvecklingen av framtidens transportsystem, till exempel i planprocessen.
FH-rådet: *Tidigare, tydligare och mer professionellt samarbete med berörda organisationer och FH-råd.*

För Funktionshinderrådet vid Östermalms stadsdelsnämnd

Jan Delvert

Ordförande