



Handläggare: Lars Cedergrund
Tillgänglighetsprojektet
Tel: 08 508 262 68
lars.cedergrund@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-03-21

Insatser för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken. Revisionsrapport.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att som yttrande över rapporten, till nämndens revisorer överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera detta beslut.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

Nämndens revisorer har genom skrivelse daterad 2005-12-16 överlämnat en revisionsrapport för yttrande senast 2006-03-29.

Rapporten redovisar resultatet av granskningen av insatser för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken.

Revisionskontoret har tillsammans med landstingets revisionskontor i sin granskning studerat hur staden och landstinget arbetar med att förbättra förutsättningarna för personer med funktionshinder att använda sig av kollektivtrafiken.

I den *Nationella handlingsplanen för handikappolitiken* (Prop. 1999/2000:79) beslutade riksdagen år 2000 att Sverige skall vara ett samhälle tillgängligt för alla senast 2010.

Utlåtande

Inledning

Nämndens revisorer har genom skrivelse daterad 2005-12-16 överlämnat en revisionsrapport för yttrande senast 2006-03-29.

Rapporten redovisar resultatet av granskningen av insatser för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken.

Revisionskontoret har tillsammans med landstingets revisionskontor i sin granskning studerat hur staden och landstinget arbetar med att förbättra förutsättningarna för personer med funktionshinder att använda sig av kollektivtrafiken.

Granskningen avrapporteras i två separata rapporter med verksamhets-specifika iakttagelser avseende Stockholms stad respektive Stockholms läns landsting.

I den *Nationella handlingsplanen för handikappolitiken* (Prop. 1999/2000:79) beslutade riksdagen år 2000 att Sverige skall vara ett samhälle tillgängligt för alla senast 2010. Det innebär bl.a. att fordon, hållplatser, stationer, terminaler och informationssystem skall anpassas. För trafikhuvudmännen rör det sig om investeringar på fordonssidan och förbättrade informationssystem medan anpassning av hållplatser och gångbanor främst åvilar kommunerna och Vägverket.

Granskningsmål

För att nå målet 2010 om ett samhälle tillgängligt för alla fordras god styrning samt effektiva arbetsformer och uppföljning. Det ställs stora krav på samverkan mellan stadens nämnder, ansvariga inom Stockholms läns landsting och handikapporganisationerna.

Stadens mål och styrdokument

Stockholms stad har som mål att vara världens mest tillgängliga huvudstad år 2010. För att nå det målet krävs enligt budget 2005 att stadens samtliga verksamheter tar ansvar för tillgänglighet och bemötande på olika nivåer. Sedan 1999 har årligen reserverats 100 mnkr för investeringar i tillgänglighetsåtgärder.

Staden har som strategiskt dokument antagit ett handikappolitiskt program som gäller från 2005.

Former för samverkan och genomförande

Samverkan mellan Stockholms stad och Storstockholms Lokaltrafik (SL) sker i en mängd olika frågor. Det systematiska tillgänglighetsarbetet avhandlas i en tillgänglighetsgrupp bestående av representanter från SL och Färdtjänsten och där staden representeras av tjänstemän från trafiknämndens Tillgänglighetsprojekt. Tillgänglighetsaspekter kommer också in som delar i andra projekt- och arbetsgrupper som t ex i kollektivtrafikgruppen.

Tillgänglighetsprojektet

En väsentlig del av stadens tillgänglighetsarbete bedrivs inom Tillgänglighetsprojektet som skapades på dåvarande gatu- och fastighetskontoret 1999. Huvuduppdraget är att göra befintliga gatumiljöer, parker, torg och stadens byggnader mer tillgängliga för funktionshindrade. Fram till och med 2005 har drygt 700 mnkr investerats i tillgänglighetsåtgärder. Tillgänglighetsprojektet arbetar också med utvecklingsfrågor, utformar riktlinjer och framställer tillgänglighetsguider samt bedriver informations- och upplysningsverksamhet.

Förutom med stadsdelsförvaltningarna och deras handikappråd samarbetar Tillgänglighetsprojektet med SL och färdtjänstförvaltningen.

Kollektivtrafikutskottet

Kollektivtrafikutskottet inrättades år 1999 som ett beredningsutskott till dåvarande gatu- och fastighetsnämnden. Kollektivtrafikutskottet har till uppgift att på politisk nivå utöka dialogen mellan Stockholms stad och landstinget i för staden angelägna kollektivtrafikfrågor samt höja kompetensen inom området. Utskottet har också till uppgift att bereda ärenden som ska behandlas i trafiknämnden.

Kontorets synpunkter

Uppföljning och utvärdering

Kontoret samtycker med revisionsrapporten att för att styra stadens insatser till områden och åtgärder där de får bäst effekt utifrån de övergripande målen behövs det betydligt mer av uppföljning och utvärdering av tillgänglighetsarbetet på i första hand den strategiska nivån.

En effektiv uppföljning av tillgänglighetsarbetet är en förutsättning för ett lyckat resultat men förutsätter också tydliga mål och kriterier.

Kontoret välkomnar därför uppdraget till kommunstyrelsen i årets budget att ta fram mätbara kriterier för tillgänglighetsarbetet i staden för att nå målet om världens mest tillgängliga huvudstad och att ta fram en planering för stadens arbete med att eliminera enkelt avhjälpta hinder i publika lokaler och på offentliga platser fram till 2010.

Tillgänglighetsprojektet inom trafikkontoret följer upp sitt arbete genom slutredovisning av de årsvisa åtgärdsplanerna samt att man upprättar tillgänglighetsplaner över varje stadsdelsnämndsområde i samarbete med stadsdelsförvaltningarna och deras nämnders handikappråd, SL och Färdtjänsten. Dessa planer visar hur tillgängligheten ser ut i respektive stadsdel och vilka problem som finns. Inventeringar längs prioriterade stråk genomförs och dokumenteras i en databas. När åtgärder genomförs görs sedan ändringar i databasen och uppföljningar kan sedan genomföras avseende vad som är gjort och vad som återstår. T ex visar dessa uppgifter att i innerstaden är ca en tredjedel av knappt fyra tusen inventerade övergångsställen ombyggda till den godkända stockholmsmodellen och av ca tolv tusen rändalar är ca en tredjedel utbytta till den så kallade stockholmsmodellen.

Kontoret genom Tillgänglighetsprojektet har under flera år efterlyst en samordnad projektorganisation för stadens samlade tillgänglighetsarbete.

Strategi

Stadens handikappolitiska program har en tydlig koppling till FN:s standardregler och den Nationella handlingsplanen. Kontoret samtycker med revisorernas uttalande att stadens ambitiösa mål – Världens mest tillgängliga huvudstad år 2010 – behöver konkretiseras.

Tillgänglighetsprojektet har satt igång ett nätverk mellan de nordiska huvudstäderna för att diskutera och jämföra de nordiska huvudstädernas tillgänglighetsarbete. Representanter från Tillgänglighetsprojektet har under förra året besökt Paris kommun för att se hur man angriper tillgänglighetsfrågorna där.

Fortfarande saknas kriterier för hur en jämförelse mellan städerna ska kunna genomföras.

Former för genomförande

- Samverkan

Enligt revisionsrapporten sker samverkan mellan Stockholms stad och SL generellt i en mängd olika frågor. Den bedrivs i ett stort antal grupper, huvudsakligen på tjänstemannanivå, från strategiska planeringsgrupper till olika gemensamma projekt- och arbetsgrupper samt informations- och samrådsgrupper.

Tillgänglighetsprojektet tycker att samarbetet med SL och Färdtjänsten angående arbetet med en tillgänglig kollektivtrafik sker på ett mycket positivt sätt.

Tillgänglighetsprojektet samarbetar med SL angående byggnationer av hissar vid tunnelbanestationer där staden står för investeringarna och SL för drift och skötsel av hissarna. Vidare sker ett samarbete angående busshållplatser som byggs om av staden till en tillgänglig modell enligt Stockholms stad. SL har nu påbörjat ett arbete med att ta fram en modell på en tillgänglig busshållplats som ska stå som modell för alla länets 26 kommuner. SL:s modell ser i huvudsak ut som modellen för Stockholms stad.

Tillgänglighetsprojektet och SL samarbetar också med Färdtjänsten i projekt där målet är att färdtjänstberoendet ska minska och personer med funktionsnedsättningar ska kunna åka längre tid med kollektivtrafiken. Det gäller både information om var staden förbättrar tillgängligheten och var Färdtjänsten lämpligen bör lägga hållplatser för sina servicelinjer etc. Ett arbete pågår där Färdtjänsten ska få tillgång till den databas, tillgänglighetswebben, som Tillgänglighetsprojektet upprättat för att de ska kunna hålla sig informerade om hur tillgängligheten ser ut i de olika stadsdelarna.

Förutom deltagande av representant från Tillgänglighetsprojektet i styrgruppsmöten mellan SL och Färdtjänsten så sker deltagande även i ett Regionalt samverkansråd med Kommunförbundet Stockholms län, KSL, SL, Färdtjänsten och representanter från några övriga kommuner i Stockholms län.

- Stadens fysiska planering

Kontoret samtycker i rapportens uttalande om att den översiktliga planeringen i staden måste tydliggöra stadens övergripande tillgänglighetsmål.

Tillgänglighetsprojektet har i olika sammanhang påtalat vikten av att stadens tydliga mål att bli bäst i världen angående tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar måste tydliggöras även i stadens fysiska planering och då i översiktsplanen. I stadens Handikappolitiska program framgår nu att ”tydliga tillgänglighetskrav ska inarbetas i översiktsplanen”. Vid en jämförelse med andra städer är detta en förutsättning för att överhuvudtaget komma upp på spelplanen.

Detta gäller även diskussionsunderlaget ”Vision Stockholm 2030 – en plattform för dialog om Stockholms utveckling” där tillgänglighetsfrågorna inte berörs med ett ord.

- Gemensamt IT-stöd

Kontoret samtycker med revisionsrapporten angående den brist på samarbete angående värdefull information som råder mellan biståndshandläggare och teknisk personal på stadsdelsförvaltningarna sinsemellan och mot trafikkontoret.

Den databas som Tillgänglighetsprojektet använder för att lagra information från inventeringar angående stadsdelarnas tillgänglighet skulle förutom det pågående arbetet tillsammans med Färdtjänsten även innefatta stadsdelsförvaltningarnas tillståndsgivare eller biståndshandläggare för tillstånd av färdtjänst. På så vis skulle detta förutom att vara ett hjälpmedel vid tillståndsprövningen också var en möjlighet att ge information till Tillgänglighetsprojektet från stadsdelsförvaltningen om brister som lätt skulle kunna prioriteras och åtgärdas.

- Byggnad av hissar och offentliga toaletter

De oklarheter som revisionsrapporten nämner mellan staden och landstinget angående ansvaret för vissa konstruktioner som trappor, tunnlar och hissar håller på att klarläggas. Kontoret anser dock inte att tillgänglighetsarbetet har påverkats negativt av dessa otydligheter.

Stadens hissar och toaletter i den offentliga miljön utsätts ideligen för skadegörelse, klotter och används till andra saker än vad de är avsedda för. Det kostar staden stora belopp varje år. Kontoret har därför nu intagit en restriktiv hållning mot uppförande av nya hissar och toaletter, om dessa inte kan vara under uppsikt och skötas av annan verksamhet. Ett exempel är uppförandet under slutet av 2005 av ett gatukök i den ombyggda parken vid S:t Eriksplan där en offentlig handikapptoalett uppförts och ska skötas av gatuköksinnehavaren. Andra exempel är uppförandet av hissar vid tunnelbanestationerna Hornstull, Åkeshov och Skanstull där SL står för drift och skötsel.

- Busshållplatsers kantstenshöjd

Enligt revisionsrapporten finns det motstridiga uppfattningar på trafikkontoret uttryckta i olika policydokument beträffande lämplig kantstenshöjd för busshållplatser i ytterstaden.

Den oklarhet om kantstenshöjder inom trafikkontoret som rapporten beskriver föreligger inte längre. Den typritning som används anger en kantstenshöjd på 16 cm och den typritningen används över hela staden. SL byter ut sina bussar till låggolvbussar och staden bygger om busshållplatserna till en högre kantstenshöjd för att skillnaden ska bli så liten som möjligt mellan bussgolv och hållplatsens kantsten så att personer med rörelsehinder lättare ska kunna ta sig ombord på bussen. Det har funnits svårigheter med att hitta en beläggning på körytan vid hållplatserna som klarar slitaget från busshjulen. Då spår bildas vid hållplatserna sjunker bussen ner i förhållande till kantstenen och kan därigenom skadas av kantstenen då den svänger in på hållplatsen. Asfalten på körbanan vid hållplatserna måste då läggas om med bara några års mellanrum, vilket inte driftbudgeten tillåter. Utmed stombusslinjerna göts istället en betongplatta för att säkerställa körbanans planhet. Dessa betongplattor är dyra att anlägga och har i vissa fall spruckit. Försök har nu gjorts med en hårdare asfalt som ska klara slitaget från busshjulen och hålla planheten längre. Med detta förfarande kommer nu även ytterstadens busshållplatser att byggas om i enlighet med den typritning som gäller och använts i innerstaden där kantstenshöjden är 16 cm.

- Vinterväghållning

Revisionsrapporten anger att det behövs en gatudrift av hög kvalitet för att ge full tillgänglighet till kollektivtrafiken för funktionshindrade. Kontoret instämmer med rapporten att det krävs en utökad vinterväghållning vid busshållplatserna och gångvägen dit för att även vintertid få en tillgänglig kollektivtrafik. Upphandling av halkbekämpning och snöröjning görs av stadsdelsförvaltningarna som har ansvaret för vinterväghållningen i staden förutom de stora genomfartslederna. Naturligtvis kommer kostnadsaspekterna in även här.

- Tillgänglighetsplanerna

Revisionsrapporten nämner att Tillgänglighetsprojektet upprättar stadsdelsvisa tillgänglighetsplaner över behov och åtgärder på stadens gator, torg och parker. Det sägs att det bör prövas om inte dessa kan göras mer heläckande genom att också i samverkan med SL m fl ta med kollektivtrafiken och affärscentra dvs landstingets respektive privata aktörers ansvarsområden.

Tillgänglighetsprojektet samarbetar med SL och Färdtjänsten angående arbetet med att upprätta tillgänglighetsplaner.

Som ett hjälpmedel för att på ett mer strukturerat sätt genomföra åtgärder och visa hur tillgängligheten ser ut i den fysiska miljön upprättar Tillgänglighetsprojektet tillgänglighetsplaner över vart och ett av de 18 stadsdelsnämndsområdena. Inventeringar görs av teknologpraktikanter och tillgänglighetskonsulter med eget funktionshinder utmed prioriterade stråk. Med i

detta arbete är förutom trafikkontoret stadsdelsförvaltningarna, stadsdelsnämndernas handikappråd, SL och Färdtjänsten. För att komplettera metoden att ta fram stråk används bl. a Färdtjänstens resestatistik. För kollektivtrafikens del inventeras busshållplatser och området i dess närhet samt området runt torg och tunnelbaneuppgångar, i innerstaden med en radie av 100 meter och i ytterstaden 200 meter. För att nå näringslivet och anordnare av offentlig verksamhet genomför Tillgänglighetsprojektet på uppdrag av kommunfullmäktige en informationskampanj som ska pågå till 2010 och där ett inslag är utdelande av ett pris, S:t Julianpriset, från staden till det ställe som gjort förbättringar av den fysiska tillgängligheten och/eller visar ett bättre bemötande.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att som yttrande över rapporten, till nämndens revisorer överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande. Kontoret föreslår även att trafiknämnden beslutar att omedelbart justera detta beslut då revisionskontoret vill ha synpunkterna senast 2006-03-29.

SLUT