

Handläggare

Lisa Gagnerud

Telefon: 08-508 25 356

Till

Trafikkontoret

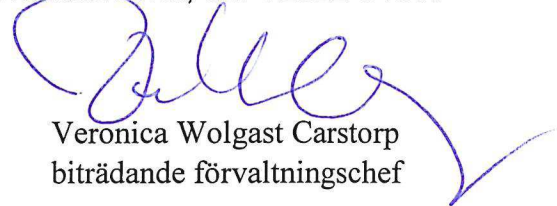
Förvaltningsledningen

Kontorsyttrande kollektivtrafikplan

Svar på kontorsremiss från Trafikkontoret, dnr T2022-01669



Fredrik Jurdell
socialdirektör



Veronica Wolgast Carstorp
biträdande förvaltningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har skickat kontorsremissen *Förslag till kollektivtrafikplan* till socialförvaltningen för synpunkter.

Socialförvaltningen ser i huvudsak positivt på den inriktning som föreslås i kollektivtrafikplanen men menar att funktionshinderperspektivet i kollektivtrafikplanen bör tydliggöras, med utgångspunkt i stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning*.

Ärendets beredning

Trafikkontoret har skickat kontorsremissen *Förslag till kollektivtrafikplan* till socialförvaltningen för synpunkter.

Synpunkterna ska mejlas till trafikkontoret senast 2022-10-07.

Ärendet har beretts inom avdelningen för stadsövergripande sociala frågor.

Ärendet/bakgrund

Som en följd av stadens reviderade framkomlighetsstrategi har Trafikkontoret arbetat fram en kollektivtrafikplan för att stötta och utveckla arbetet med att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik på Stockholms vägar och gator. Finansiering och planering av kollektivtrafiken vilar på Region Stockholm. Staden har dock en stor möjlighet att bidra till en attraktiv kollektivtrafik genom medveten stadsplanering, god lokalisering av ny bebyggelse och genom att ge utrymme på vägar och gator. Syftet med planen är att fastställa en långsiktig inriktning för kollektivtrafiken på stadens

vägar och gator. Om fler reser med kollektivtrafik får det flera positiva konsekvenser för stadens räkning. Exempelvis kan stadsmiljön bli mer intressant om ytor frigörs för andra ändamål och trafiksäkerheten kan öka när fler reser kollektivt.

I kollektivtrafikplanen beskrivs att hållplatser och stationer behöver vara centralt placerade i trevliga miljöer. Målsättningen är att alla människor ska kunna och våga resa, oavsett fysiska förutsättningar eller tid på dygnet. Vissa grupper, som äldre och barn, har färre alternativa sätt att resa och därför är deras framkomlighet, trygghet och säkerhet en viktig utgångspunkt i planeringen. Hållplatser, bytespunkter och omgivande miljöer behöver vara utformade så att dessa grupper lätt kan förstå miljön och röra sig där på ett tryggt och trafiksäkert sätt.

Tillgången till kollektivtrafik är god i stora delar av staden. I förslaget till kollektivtrafikplan pekas dock söderort och västerort ut som delar av staden där det är lägre tillgång till spårtrafik. Det är färre avgångar och till viss del längre avstånd till stationerna jämfört med övriga delar av staden. Att öka antalet resenärer med kollektivtrafik i söder- och västerort är ett mål i sig.

Områden med lägre tillgång till spårbunden trafik blir mer beroende av busstrafik. Här spelar stadsplaneringen stor roll för möjlighet till gena dragningar av busstrafiken. Bebyggelsen i miljonprogrammen pekas ut som mindre goda exempel på grund av många återvändsgator.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Socialförvaltningen ser i huvudsak positivt på den inriktning som föreslås i kollektivtrafikplanen, som ska stödja en välfungerande kollektivtrafik och en mer attraktiv stad.

Förvaltningen menar dock att funktionshinderperspektivet i kollektivtrafikplanen bör tydliggöras, med utgångspunkt i stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023*. Att kunna genomföra resor utan hinder är en förutsättning för självständighet och jämlika levnadsvillkor.

I ovan nämnda program framgår att stadens nämnder och bolag ska använda ett funktionshinderperspektiv. Detta innehåller fyra delar som är ömsesidigt beroende av varandra:

- principen om universell utformning,
- att åtgärda befintliga brister i tillgängligheten,
- individuella stöd och lösningar och
- att förebygga och motverka diskriminering.

Principen om universell utformning innebär att planera och utforma den omgivande miljön så att den är tillgänglig och användbar för alla. Lösningar som är bra för personer med funktionsnedsättning brukar vara bra för alla och minskar behovet av specialanpassningar och dyra åtgärder i efterhand. Några exempel är att automatiska dörröppnare även underlättar för den som kommer med barnvagn och att tydliga skyltar med Pictogram underlättar för alla att kunna orientera sig.

I socialtjänstrapporten för 2021¹ framgår att 2934 personer med funktionsnedsättning arbetade på daglig verksamhet enligt LSS. Staden ansvarar för att de som har beviljats insatsen också kan ta sig dit. Personer med funktionsnedsättning har svårare att välja transportslag och är ofta hänvisade till taxi. Dessa resor kallas för *turbundna resor* och innebär en betydande kostnad för stadsdelsförvaltningarna. Ofta är resan till och från den dagliga verksamheten dyrare än själva insatsen. Det finns många skäl att verka för att personer som arbetar på daglig verksamhet i högre utsträckning ska kunna resa kollektivt. Förutom minskade kostnader innebär det också ökad egenmakt och självständighet för den enskilde personen, men också en lägre miljöpåverkan.

För att möta behovet av bostäder med särskild service för personer med funktionsnedsättning behöver drygt 1000 lägenheter tillkomma under en tioårsperiod. De flesta nya bostäder planeras i östra söderort och i västerort. Det är därför positivt att ett av målen i kollektivtrafikplanen är att det kollektiva resandet ska öka i området. Förvaltningen vill betona vikten av att det kommer gruppen med funktionsnedsättning till del, exempelvis genom medveten planering med målgruppens behov i fokus.

En kollektivtrafik där alla kan resa på samma villkor är en förutsättning för att även personer med funktionsnedsättning ska kunna delta i samhället och leva som andra.

Bilaga

Kontorsremiss kollektivtrafikplan

