



PM 2008: RVII (Dnr 326-4341/2007)

**Ledsagning för funktionshindrade inom kollektivtrafiken,  
Förslag till framtida ledsagning på stationer och bytespunkter  
Remiss från Vägverket/Banverket**

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Besvara remissen med vad som anförs i denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Ulf KristerSSon** anför följande.

*Ärendet*

Banverket och Vägverket har i ett regeringsuppdrag om en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, benämnt KOLLframåt, fått ett särskilt uppdrag att föreslå ett system för ledsagning av personer med funktionsnedsättning mellan anslutande trafikslag på stationer, hur det ska byggas upp och finansieras. Stockholms stad har fått förslaget på system på remiss.

Uppdraget är en del i arbetet mot målet att kollektivtrafiken 2010 ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Förslaget, som har tagits fram i dialog med brukarrepresentanter och utförarorganisationer, förespråkar en samlad lösning för ledsagning inom den markbundna kollektivtrafiken som ger möjlighet till lokala lösningar. En ansvarig rikstäckande trafikorganisation ges ansvaret för uppbyggnad av systemet. Alla som anser sig ha behov av ledsagning ska enligt utredningen kunna få ledsagning, både på stora och små stationer och bytesplatser. Vikten av att öka den fysiska tillgängligheten på stationer och bytespunkter betonas samtidigt. Ledsagningen bör i huvudsak finansieras som en del av det ordinarie biljettpriset. Ledsagarservicen kvalitetssäkras bl.a. genom särskild utbildning i bemötande och lokalkännedom.

*Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, socialtjänstnämnden och kommunstyrelsens handikappråd. Handikapprådet har valt att avstå från att svara till förmån för respektive lokalorganisations riksorganisation.

### *Mina synpunkter*

Stadens mål är att Stockholm år 2010 ska vara världens mest tillgängliga huvudstad. Att kunna förflytta sig både inom staden liksom att företa längre resor är en viktig del för att detta mål ska kunna uppnås.

I likhet med stadsledningskontoret anser jag att det är viktigt att säkerställa att en väl fungerande samordning mellan olika trafikhuvudmän och att ledsagningsfunktionen är enkel att boka.

Förslaget bygger på att samordningsvinster mellan ordinarie verksamheter och ledsagning kan göras av t.ex. taxi, kiosker och städbolag. Då det många gånger kommer att handla om nya utförare delar jag stadsledningskontorets uppfattning att det är särskilt viktigt med tydliga riktlinjer och utbildning på området.

Precis som stadsledningskontoret och utredningen tycker jag att det är ett bra förslag att en rikstäckande trafikorganisation får huvudansvaret för ledsagningstjänsten samt att finansieringen bekostas av hela resenärskollektivet. Om modellen kan införas bidrar den till Stockholms stads arbete med att bli världens tillgängligaste huvudstad 2010.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Besvara remissen med vad som anförs i denna promemoria.

Stockholm den 24 januari 2008

ULF KRISTERSSON

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Roger Mogert* (s), *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen att besluta att delvis godkänna föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver vill vi framföra följande.

Glädjande nog tycks socialborgarrådet stå fast vid målet om att Stockholm ska bli världens mest tillgängliga huvudstad, men med mindre än två år kvar till år 2010 då målet ska vara uppnått är det uppenbart hur lite som har gjorts under borgarnas tid vid makten.

Det är lätt att säga ja till en remiss om ledsagning för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken, men tydligen betydligt svårare att öka tempot i stadens eget tillgänglighetsarbete. Vi har exempelvis ännu inte sett ett förslag till kriterier för att mäta måluppfyllelsen, enligt det uppdrag som vi gav under den förra rödgröna majoriteten.

Utredningens förslag om att införa ett rikstäckande enhetligt system för ledsagning i kollektivtrafiken med möjlighet till lokala lösningar är bra och bör kunna öka möjligheterna för många människor med funktionsnedsättningar att leva ett liv som andra.

Ledsagning är dock ingen universallösning utan måste ingå i en större satsning på att göra hela staden tillgänglig, ett arbete som behöver bedrivas i samarbete mellan staden och landstinget. Det handlar om att i samverkan med handikapporganisationer och handikappråd bygga genomtänkta bostadsområden och offentliga miljöer med god tillgång till kollektivtrafik. Det handlar också om att skapa tillgängliga stationsmiljöer och bytespunkter i kollektivtrafiken liksom att se över biljett - och beställningssystem, tidtabeller o.s.v. i hela landet. En utgångspunkt i det arbetet bör vara konceptet "Design-för alla", som utgår från att alla människor är olika och inte från en "genomsnittsmänniska" som inte finns i verkligheten.

## ÄRENDET

Banverket och Vägverket har i ett regeringsuppdrag om en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, benämnt KOLLframåt, fått ett särskilt uppdrag att föreslå ett system för ledsagning av personer med funktionsnedsättning mellan anslutande trafikslag på stationer, hur det ska byggas upp och finansieras.

Uppdraget är en del i arbetet mot målet att kollektivtrafiken 2010 ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Förslaget, som har tagits fram i dialog med brukarrepresentanter och utförarorganisationer, förespråkar en samlad lösning för ledsagning inom den markbundna kollektivtrafiken som ger möjlighet till lokala lösningar. En ansvarig rikstäckande trafikorganisation ges ansvaret för uppbyggnad av systemet. Alla som anser sig ha behov av ledsagning ska enligt utredningen kunna få ledsagning, både på stora och små stationer och bytesplatser. Vikten av att öka den fysiska tillgängligheten på stationer och bytespunkter betonas samtidigt. Ledsagningen bör i huvudsak finansieras som en del

av det ordinarie biljettpriset. Ledsagarservicen kvalitetssäkras bl.a. genom särskild utbildning i bemötande och lokalkännedom.

Förslaget har gått ut på remiss, bl.a. till kommunstyrelsen som begärt yttrande från socialtjänstnämnden. Förvaltningen ser positivt på förslaget och vill understryka behovet av de åtgärder som föreslås. De kommer vid ett genomförande ha stor betydelse för många människors möjligheter att kunna använda sig av kollektivtrafiken och utgöra ett viktigt steg mot en ökad tillgänglighet i vårt samhälle för alla.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, socialtjänstnämnden och kommunstyrelsens handikappråd. Handikapprådet har valt att avstå från att svara till förmån för respektive lokalorganisations riksorganisation.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontoret** tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens mål är att Stockholm år 2010 ska vara världens mest tillgängliga huvudstad. Att kunna förflytta sig både inom staden liksom att företa längre resor är en viktig del för att detta mål ska kunna uppnås.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att uppnå en samordning mellan olika trafikhuvudmän och att en bokning av ledsagning ska vara enkel. Det är ofta just denna samordning som inte har fungerat. I förslaget föreslås att ledsagningen ska kunna utföras av personal från verksamheter som t.ex. taxi, kiosker och städbolag där samordningsvinster med den ordinarie verksamheten och ledsagningen kan göras. Då dessa grupper är nya som utförare av ledsagning vill stadsledningskontoret betona vikten av tydliga riktlinjer och utbildning inom området.

Stadsledningskontoret delar utredningens uppfattning att det är ett bra förslag att tilldela en rikstäckande trafikorganisation huvudansvaret för ledsagningstjänsten och låta finansieringen bekostas av hela resenärskollektivet. Staden får i och med detta förslag hjälp att uppfylla målet om att Stockholm ska vara världens tillgängligaste huvudstad 2010 utan egen kostnad.

Stadsledningskontoret föreslår därför kommunstyrelsen att besluta i enlighet med detta förslag.

## **Socialtjänstnämnden**

**Socialtjänstnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 november 2007 Socialtjänstnämnden att godkänna förvaltningens yttrande som svar på remissen, att överlämna tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen, samt att förklara paragrafen justeras omedelbart

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Karin Rågsjö (v) och ledamoten Gertrud Brorsson (mp), *bilaga 1*.

**Socialtjänstförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Möjlighet till ledsagning på stationer och bytespunkter kan vara avgörande för många människor med funktionsnedsättning och deras möjligheter att kunna företa resor med kollektiva färdmedel. Förvaltningen anser att Banverkets och Vägverkets förslag till utformning av framtida ledsagning utgör ett viktigt bidrag för det fortsatta tillgänglighetsarbetet i detta hänseende. De åtgärder som föreslås svarar väl mot omvittnade behov och återspeglar att utredningen genomförts i samråd med berörda brukar- och utförarorganisationer.

Förvaltningen vill understryka behovet av ett rikstäckande enhetligt system för ledsagning med samma grundförutsättningar, som är lätt att använda och som möjliggör trygga förflyttningar mellan stationer och bytespunkter för resenären. SRF Stockholms stad har tidigare påpekat att möjligheterna till god ledsagning i samband med resor med kollektivtrafik försvårats under senare år på grund av samordningsbrister som uppstått i takt med att antalet entreprenörer och trafikhuvudmän ökat.

Socialtjänstförvaltningen instämmer i utredningens förslag om att alla som anser sig ha behov av ledsagning ska kunna få ledsagning. De lösningar som presenteras tar hänsyn till såväl behovet av ett enhetligt system ur ett kundperspektiv som behovet av att kunna utforma tjänsten med hänsyn till specifika lokala förutsättningar. Någon annan lösning än den föreslagna om att tilldela en rikstäckande trafikorganisation huvudansvaret för ledsagnings-tjänsten och låta finansieringen bekostas av hela resenärskollektivet är svår att se. Åtgärder för att kvalitetssäkra systemet föreslås. Här vill förvaltningen särskilt lyfta fram behovet av utbildning för alla ledsagare.

Beställningssystemet måste vara enkelt och erbjuda olika tillvägagångssätt, bl.a. med tanke på att många inte har tillgång till dator i hemmet. Så kort beställningstid som möjligt bör eftersträvas vid förbokning. Här kan flyget tjäna som gott exempel, där flygresenärer beställer ledsagning i samband med incheckning.

Utredningens uppdrag avser det behov av ledsagning som kan finnas hos personer som i huvudsak klarar sitt dagliga liv på egen hand, men som behöver stöd för att överbrygga de svårigheter som uppkommer under en ordinarie kollektivtrafikresa. Det är angeläget att tydliggöra skillnaden mellan olika former av ledsagning som samhället ansvarar för att tillhandahålla och avsikten med dessa; dels den ledsagning som utredningen avser, dels ledsagning enligt SoL, ledsagar-service enligt LSS och ledsagning kopplat till färdtjänsten. Detta för att olika ledsagnings-tjänster ska kunna komplettera varandra och sammantaget erbjuda den enskilde det stöd av ledsagning som denne har behov av i olika situationer. Oklarheter i dessa avseenden riskerar i slutänden att drabba den enskilde. Förvaltningen anser slutligen att ansvaret för att skapa tillgängliga stationsmiljöer och bytespunkter som på sikt kan minska behovet av ledsagning bör ägnas ytterligare uppmärksamhet. Här kan även nämnas behovet av stöd till personer med kognitiva svårigheter med hjälp av lättillgänglig information och skyltning.

## RESERVATIONER M.M.

### Socialtjänstnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Karin Rågsjö (v) och ledamoten Gertrud Brorsson (mp), enligt följande

Socialtjänstnämnden föreslås besluta följande.

1. Socialtjänstnämnden åberopar i huvudsak tjänsteutlåtandet som svar på remissen
2. Socialtjänstnämnden påtalar som svar på remissen vikten av enhetlighet i kollektivtrafiken avseende stationsutformning, entréer, biljettsystem, tidtabeller och dylikt.
3. Socialtjänstnämnden påtalar vikten av att all personal som arbetar i kollektivtrafiken har utbildning i olika funktionshinder förutsättningar.

Därutöver anför följande.

KOLLframåt:s arbete för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken är ett mycket bra initiativ för att Sverige ska uppnå det mål om tillgänglighet till 2010 som är bestämt av riksdagen.

Ledsagning i kollektivtrafiken är ett effektivt och relativt enkelt sätt att öka tillgängligheten och att fler ska få ökad livskvalitet i vardagen. Det är viktigt att systemet blir lättbegripligt och i sig lättillgängligt. I Stockholm bör och kan inte väntetiderna vara alltför långa för att få tillgång till ledsagning med tanke på den stora resandeströmmen och de långa restiderna man faktiskt har. På flera av de större tunnelbane- och pendeltågsstationerna kan man ha ledsagning stationerad. Redan idag finns det stationsvärdar som med fördel kan utöka sin kompetens inom detta område. Det skulle öka tryggheten och säkerheten inte bara för de som behöver ledsagning utan för alla resenärer. Detta förekommer redan på andra håll i Europa där Londons tunnelbana kan lyftas som en förebild.

Det är dock viktigt att inte ledsagningen ses som en enskild åtgärd. Det finns mycket man kan göra för att öka tillgängligheten även utan ledsagning. Kollektivtrafikens olika aktörer måste samordna så att miljön blir så lika som möjligt oavsett var i Sverige man befinner sig och vilket trafikslag man åker med. Det uppdrag Jernhusen fick för antal år sedan att avyttra stationshusen var en olycka. I stället borde uppdraget varit att just utveckla och anpassa dessa till ökad tillgänglighet. Idag förefaller Jernhusen inte ha någon egen roll och deras medverkan gör mer skada än nytta. Idag bygger kommunerna upp nya resecentra, alla med olika struktur.

Entréer och biljettluckor bör utformas likartat på alla stationer så att man känner igen sig oavsett om det handlar om man är synskadad, har kognitiva handikapp eller bara är en turist på genomresa.

En enkel handbok med symboler som visar hur olika stationer är utformade och vilken service som finns är en enkel men viktig åtgärd (antal uppgångar, hiss, rulltrappa, toalett m.m.).

Biljett- och beställningssystem måste samordnas över hela landet och för alla transportslag. Det finns idag redan färdiga system för detta. Vad som behövs är politisk handlingskraft för att sätta det i verket.

Tidtabeller bör omvärderas och anpassas så att de är läsbara för alla och då får en likartad utformning och med symboler som talar om vilka resurser som finns vid olika delresor (handikaphiss på tåget, ramp, prator för att nämna några exempel).

Sist men inte minst är det viktigt att påpeka vikten av att all personal som arbetar i kollektivtrafiken får gedigen utbildning i funktionshinder och dess olika förutsättningar och behov. En sådan utbildning skulle garanterat öka tryggheten för såväl resenär som personal. Personal som ger ett gott bemötande är till nytta för alla resenärer. Därmed skulle också arbetsmiljön bli bättre för personalen i sig.