

<u>Dokumenttyp:</u> 12 - Minnesanteckningar	<u>Revdatum:</u>	<u>Rev:</u> -
<u>Dokumenttitel:</u> Minnesanteckningar hissmöte med referensgruppen	<u>Diariern:</u> -	<u>Infoklass:</u> K1

<u>Ansvarig Part</u>	P21	<u>Senaste Revidering</u>	-
<u>Dokumenttyp</u>	12 - Minnesanteckningar	<u>Revideringsdatum</u>	[Company Fax]
<u>Författare</u>	Joakim Swahn	<u>Projektskede</u>	Systemhandlings- projektering
<u>Skapat datum</u>	2017-06-02	<u>Infosäkerhetsklass</u>	K1
<u>Status</u>	Preliminär	<u>Diarienummer</u>	-

Minnesanteckningar hissmöte med referensgruppen

Mötesserie med referensgruppen gällande tillgänglighet

Datum: 2017-06-02

Tid: kl. 9-11

Plats: FUT, Norra Stationsgatan 69

Närvarande:

Namn	Sign	Företag
Jan Lamby		HSO (HiSL)
Anders Lissegårdh		HSO (RTP-S)
Hjalmar Friberg		HSO (FHDBF)
Leif Pehrson		SRF
Urban Eriksson		SRF
Amir Amirrazi		DHR
Alma Asic		HSO (adjungerad)
Melker Larsson		TF
Oskar Jansson		FUT
Daniel Rydholm		TF
Pelle Rytterlund		TF, Säkerhetsstrateg
Bo Wahlström		FUT/Citybanan
Joakim Swahn		FUT

Ej närvarande:

Namn	Sign	Företag
Lennart Elg		HSO
Patrick Englund		DHR
Lars-Gunnar Persson		HSO (Neuroförb.)
Hamaddah Mansour		SRF (adjungerad)

För kännedom:

Anna Malmlund		FUT
Roberth Colliander		FUT
Janet André		FUT
Pensionärsförbunden		

<u>Dokumenttyp:</u> 12 - Minnesanteckningar	<u>Revdatum:</u>	<u>Rev:</u> -
<u>Dokumenttitel:</u> Minnesanteckningar hissmöte med referensgruppen	<u>Diarienum:</u> -	<u>Infoklass:</u> K1

Inledning

Joakim hälsade välkommen och presenterade bakgrunden och syftet med mötet

Presentationsrunda

Samtliga deltagare på mötet presenterade sig kort

Presentation om det övergripande utrymningskonceptet

Oskar presenterade det övergripande utrymningskonceptet och att utrymning i största möjligaste mån ska ske från station via de ordinarie utgångarna. Detta då alla resenärer är vana vid dessa och vet vart man ska ta vägen.

I undantagsfall kan dock utrymning behöva ske från spårtunnel, och då finns det en asfalterad gångbana vid sidan av spåret att nyttja. Denna gångbanan leder till olika tvärtunnlar som i sin tur leder till en servicetunnel som löper parallellt med spårtunneln. I servicetunneln är man sedan säker och i denna kan även räddningstjänsten köra in med sina fordon göra insats.

Presentationen bifogas dessa mötesanteckningar

Frågor som ställdes under presentationen;

- Fråga om strömförsörjning för att hålla igång rulltrappor och hissar under en viss tid för att hinna tömma/utrymma stationen. Svar att det finns en redundans i strömförsörjning för att säkerställa strömförsörjning av hissar och rulltrappor
- Påverkas inte hissarna av brand. Svar att de är brandskyddade, t.ex. kablage, och ska motstå en brand
- Påpekande om att glasdörrarna till det säkra området i befintlig t-bana är svåra att få upp. Vill att FUT beaktar detta framöver så att även personer i t.ex. rullstol själva kan öppna och ta sig ut genom dörrarna. Detta behöver tas hänsyn till vid utformning. Samtidigt finns många krav att ta hänsyn till vid utformning av dessa dörrar, såsom elsäkerhetskrav, tillgänglighetskrav, ventilationskrav m.m. Förslag är att TF och FUT har en separata workshops/möte för detta.
- Frågor om hur man kommer till servicetunneln från spårtunneln: Det finns en gångbana bredvid spåren som leder till tvärtunnlar som leder till servicetunneln
- Fråga om Gullmarsplan; varför finns inte hiss i uppgången med rulltrappor? Jo det finns, bara ett missförstånd
- Fråga om en andra uppgång för Sofia; hur stor är chansen att man bygger en till uppgång för Sofia? Svar: Obefintlig chans då man i järnvägsplanen endast specificerar en uppgång
- Fråga gällande utrymning från tunnelbanetåg som behöver utrymmas i tunneln: hur blir det för de i rullstol? Kommer man behöva lämna rullstolen i tåget? Svar: Som det är nu kommer man behöva hjälp med att lämna tåget. Detta önskas det ett särskilt möte kring för att klargöra hur man ska göra vid en utrymning
- Frågan om skyltning; kommer det finnas någon skyltning i servicetunneln till närmaste utgång? Ja, det kommer det finnas. Exakt utformning inte klar, men denna lösning finns redan i dagens tunnelbana
- Hur löser man räddningstjänstens insats på Sofia med bara hissar? Hissar upp är fulla, hissar ner är tomma, så räddningstjänsten kommer kunna ta hissar ner.

<u>Dokumenttyp:</u> 12 - Minnesanteckningar	<u>Revdatum:</u>	<u>Rev:</u> -
<u>Dokumenttitel:</u> Minnesanteckningar hissmöte med referensgruppen	<u>Diarienummer:</u> -	<u>Infoklass:</u> K1

Utöver hissarna finns även trappor som kan användas, men det tar tid att gå hela vägen ner. Räddningstjänsten kan även nå stationen/plattformen från servicetunneln.

- Kompletterande fråga om brandslangar på Sofia och hur man gör med dessa när det bara finns hissar. Svar: Finns brandposter nere på plattformen och vid tvärtunnlar så man drar bara tomma slangar från närmaste brandpost
- Fråga/kommentar; Inte nöjda med svaret om ramper/stegar ner från tåget. Särskilt är problemet vid utrymningen från själva tåget. Man vill inte bli slängd över axeln för det kan skada personen i fråga. Hur gör man med elrullstolen som kan väga uppåt 300 kg? Svaret var att det blir sannolikt en lösning av något slag som kan förvaras i tvärtunnlarna. I denna fråga borde även räddningstjänsten vara med och framföra deras synpunkt
- Hur uppmärksammas resenärer på en utrymning av tåget i tunneln? Svar: det finns möjlighet att lägga in fördefinierade meddelanden, t.ex. för utrymning, som kan aktiveras av föraren. Och då synkar tal och text, båda fördefinierade. C30 bättre än C20 i detta avseende, och sannolikt kommer det vara en kombination av C20 och C30 som trafikerar ”nya tunnelbanan”.
- Finns någon visuell återkoppling att man fått kontakt (att kommunikationen är aktiv)? Information som nått referensgruppen är att det ska finnas en visuell återkoppling. Bo tror så också, men vågar inte lova detta. Det ska finnas på befintliga knappar i Citybanan idag Melker och Joakim kontrollerar.

Bo gick igenom ”här-är-jag-knappen”-konceptet

- Fråga/kommentar; Delar av referensgruppen har testat här-är-jag-knappen i citybanan, och tycker den är bra. Önskar samtidigt att både en lösning med här-är-jag-knapp och mobiltelefon nyttjas
- Kan döva skicka sms till trygghetsnumret? Ingen vet svaret på rak arm, men Melker och Joakim kontrollerar denna fråga och återkommer
- Normalt inget problem för synskadade att utrymma, då folk är hjälpsamma. Men hur är det med resenärer som har ledarhund? Gäller även assistanshundar. Ingen särskild analys har gjorts kring ledar- eller assistanshundar, men utifrån att huvudkonceptet är att utrymning ska ske via stationer, och då ska hänsyn vara tagen till djur

Diskussion kring utrymningskonceptet

Vägen mot hissen och de glasörrar som avgränsar plattformsrummet mot det säkra utrymmet. Hur ska dessa utformas? Svar från Melker; det ska dra igång ett projekt gällande dessa brandglaspartier. T-centralen, Karlaplan och St Eriksplan är de stationer som ingår i projektet, vilket precis har startat. Detta projekt borde kunna ge lärdomar till FUT för en god utformning av dessa brandglasörrar så att inte tidigare misstag upprepas. Här måste FUT dock vara uppmärksamma på tidplanen mellan projekten så att det lirar. Finns idag problem på Bergshamra t.ex. Glasörrar placerade mycket olämpligt

Hur styrs hissarna på Sofia? Svar; vid utrymning går de kontinuerligt med fokus på att utrymma och transportera upp så många resenärer så fort som möjligt. Vid normal drift är det sedan tidigare framfört att man önskar styra hissarna gruppvis 4 och 4, istället för en stor grupp om 8 hissar.

Här-är-jag-knappen: Knappen önskas. Inte bara förlita sig på mobiltelefon. Inte placera knappen inne i en metallring som gör den svår att trycka på, utan att knappen är fri så att

<u>Dokumenttyp:</u> 12 - Minnesanteckningar	<u>Revdatum:</u>	<u>Rev:</u> -
<u>Dokumenttitel:</u> Minnesanteckningar hissmöte med referensgruppen	<u>Diarienummer:</u> -	<u>Infoklass:</u> K1

den går att slå till med näven. Då knappen endast är aktiv vid utrymning är vidare risken för missbruk låg. Placeringen av Här-är-jag-knappen är i det säkra området, innanför brandglasdörrarna.

I andra publika byggnader börjar dessa lösningar också implementeras och det önskas en standardlösning för hur denna lösning/knapp ska utföras så att det ser likadant ut oavsett om man är i kollektivtrafiken eller i Wennergrencenter t.ex.

Finns inget i RiTill om detta, vilket därför behöver kompletteras

Melker och Joakim funderar vidare kring utrymning från fordon ner till parallell gångbana. Frågan kanske ska lyftas en nivå till utrymning från spårfordon generellt. Gäller även synskadade påpekar Leif

Fråga om tidplanen för nya tunnelbanan. Joakim kollar detta till samverkansrådet. Även kompletterande utskicka via mejl till referensgruppen.

Fråga om plattformsväggar och varför inte dessa installeras från början. Skulle ha en effekt om t.ex. ett brinnande tåg kom in på stationen genom att förhindra att branden sprider sig. Plattformsväggar fanns inte i ramen för avtalet om nya tunnelbanan. Dock har man tagit höjd för att senare kunna installera plattformsväggar. Även om det kostar mkt pengar så borde nyttorna överstiga kostnaderna enligt referensgruppen.

Hur gör man om det står ett tåg på stationen och brinner? Stannar nästa tåg, eller kör det förbi? Turtätheten är så hög att man sannolikt inte hinner stanna tåget. Och då behöver båda tågen utrymmas

Synpunkter inkomna efter mötet

Under samverkansrådet 8 juni inkom följande frågor/synpunkter gällande dörrarna i tvärtunnelarna (mellan spårtunneln och servicetunneln). Svaren på dessa frågor/synpunkter finns också nedan.

- Vad är det för material?
 - Det är ståldörrar
- Är de tunga?
 - Nej, de är som vanliga utrymningsdörrar. Kravet på dörröppningskrafter är samma för dessa dörrar som för dörrar i vanliga byggnader
- Vad har de för öppningsmått?
 - 1,2 meter styck
- Hur många dörrar är det i respektive tvärtunnel?
 - 2 dörrar per vägg i respektive sluss (dvs. varje person behöver passera 2 dörrar mellan spårtunneln till servicetunneln)

Sammanfattning

Överlag var referensgruppen nöjd med redovisade lösningar.

Samtidigt behöver det tydligare utredas hur utrymning från tåget och ner på gångbanan parallellt med spåret ska gå till. ska det vara via en ramp eller annan anordning som t.ex. förvaras i tvärtunnelarna? Melker och Joakim fick i uppgift att fortsätta undersöka denna fråga och även bredda densamma till att omfatta samtliga spårfordon då problemställningen återkommer för t.ex. pendeltåget.

<u>Dokumenttyp:</u> 12 - Minnesanteckningar	<u>Revdatum:</u>	<u>Rev:</u> -
<u>Dokumenttitel:</u> Minnesanteckningar hissmöte med referensgruppen	<u>Diariernr:</u> -	<u>Infoklass:</u> K1

Det föreligger en tydlig önskan att ha en här-är-jag-knapp, samt att mobiltelefonlösningen också fungerar parallellt.

Viktigt att även utformning av brandglaspartierna som skapar det säkra utrymmet utformas så att alla resenärer kan ta sig dit. Idag finns flertalet exempel på dåliga lösningar, varav Bergshamra är ett.

Vid tangenterna

Joakim Swahn