

Strategisk utveckling
 Hållbar utveckling
 Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
 2017-01-16
 Version

Ärende/Dok. id.
 Möte nr 1 b 2017

Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Handläggare
 Eva Ness1
 08-686 1431
 eva.ness@sll.se

Samverkansråd med länets intresseorganisationer för funktionshinderfrågor och länets pensionärsorganisationer angående Talad information på hållplatser och stationer för lokalbanor 2017-01-16

Tid: Måndag 2017-01-16, kl. 13:30 – 16:00

Plats: Konferensrum T-Centralen, Lindhagensgatan 100

Från Intresseorganisationerna	Amir Amirriazi, DHR
Anders Lissegårdh, HSO/RTP-S	Lasse Persson, HSO/Neuroförbundet
Inge-Britt Lundin, HSO/SSDF	Peter Wätterljung, HSO/Stroke
Alma Asic, HSOs kansli	Hamaddah Mansour, SRFs kansli
Förhinder:	Birgitta Flognfeldt, HSO/RTP-S
Britt-Marie Färm, HSO/Mag- och tarm	Tomas Hellström, HSO/SDF
Jaan Kaur, DHR	Sirkka Husso, SRF
Från Pensionärsorganisationerna	Alf Sandqvist, PRO
Alexandra Birk, SPF Seniorerna	Ewa Jegréus Swärd, SKPF Trafikpensionärerna
Siv Almqvist, SKPF	Siw Winroth, RPG
Förhinder:	Gunnel Färm, PRO
Barbro Erlandsson, SPF Seniorerna	
Från trafikförvaltningen	Melker Larsson, Utvecklingsstrateg Tillgänglighet, SU/Hållbar utveckling
Ditte Kahlström Jansson, Utvecklingsstrateg Tillgänglighet, SU/Hållbar utveckling	Eva Ness, Sektionsassistent, SU/Hållbar utveckling

Stockholms läns landsting
 Trafikförvaltningen
 105 73 Stockholm

Leveransadress:
 Lindhagensgatan 100
 Godsmottagningen
 112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
 Fax: 08-686 16 06
 E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
 Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
2017-01-16
Version

Ärende/Dok. id.
Möte nr 1 b 2017
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Rickard Ahlström, Affärsförvaltare Station Teknik, TA/Järnväg	Martin Almgren, Bullerspecialist, SU/Hållbar utveckling
Ulrik Danielsson, Förvaltningsledare Trafikinformation Dataförsörjning, TA/Resenärsservice	Peter Ingevall, Förvaltningsledare, TA/Trafiknära IT/IT Drift

Minnesanteckningar

1. Inledning

- Ditte Kahlström Jansson hälsade välkommen till årets första samverkansråd¹. Ett bland många möten, som kommer att genomföras under 2017. Många möten genomfördes under 2016 och det lär inte bli färre i år.
- Alla presenterade sig kort.

2. Talad information på hållplatser och stationer Lokalbanoer – Melker Larsson

- Tjänstemännen från förvaltningen är med för att lyssna på dialogen kring dessa frågor och bidra med sakkunskap som Ditte och Melker inte har. En arbetsgrupp bildades inom trafikförvaltningen, som har jobbat med frågan. Digital information finns på tunnelbanan, pendeltågen och i busstrafiken.
- På lokalbanorna finns det endast talad information vid några stationer/hållplatser. Planen är att få igång talad information inom hela lokalbanesystemet men innan tekniken rullas ut vill förvaltningen lyssna vilka synpunkter organisationerna har, viktigt är att resenärerna ska känna igen sig. Förslaget som kommer att presenteras gäller för lokalbanor och men skulle även kunna appliceras för sjötrafikens bryggor och ev inom busstrafiken. Vi måste gemensamt kolla vad det är och vad som är på gång. System ska vara så lika som möjligt för att vara lätt att lära. Experter har kallats och ett förslag har arbetats fram, som Melker presenterade under mötet och förvaltningen vill höra vad organisationerna tycker och vad vi kan ta med oss. En riskanalys ska genomföras 1 februari och utifrån den sammanställs en rapport. Efter ev. ytterligare avstämning med organisationerna ska ärendet till ledningen för beslut. Inget är beslutat över huvudtaget. Tänk utanför boxen, uppmanade Ditte Kahlström Jansson. Enligt Ulrik Danielsson kommer KTH elever som ska göra uppsats att intervjua representanter för organisationerna, som utredningen kan kompletteras med.
- Dagens möte fokuserar på den talade informationen.
- De lokalbanor som berörs är Lidingöbanan, Linje 7, Nockebybanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan. Stationerna har delats upp i tre olika kategorier A, B och C. Digitala skyltar saknas t.ex. på Nockebybanans stationer Alvik och Nockeby samt på även på stationer på Roslagsbanan och Saltsjöbanan, annars finns de på de flesta stationer.
- Leif Pehrson, SRF, är förvånad över att man inte har högtalarsystem som anpassas efter ljudnivån i omgivningen. Det är viktigt att se till att volymen regleras automatiskt

¹ Det andra i ordningen för några

beroende på omgivningens ljudnivå. Arbetsgruppen tar med sig frågan, som inte är bortglömt men kan innebära fördyringar

- En kategori A-station är t.ex. Globen, där tunnelbanan också passerar invid som innebär att stationen är bullerstörd. Globen har 2500 påstigande per dag. Åkersberga på Roslagsbanan har 3100 påstigande per dag. Tvärbanan i Liljeholmen har 11400 påstigande per dag. Här finns många bostäder i närheten.
- **Kategori B** – stationer med färre antal påstigande. Stationer med två tydliga entréer/angöringsvägar, där talad information kan ske automatiskt på två fasta platser på plattformen, t.ex. Kragstaland på Roslagsbanan, Stora Essingen (med bostäder i närheten) på Tvärbanan och Saltsjöbaden (också med bostäder i närheten) på Saltsjöbanan.
- Hamaddah Mansour, SRF frågade var på plattformen för kategori B. När man kommer upp från trappan till plattformen i anslutning till de digitala skyltarna, som läser upp meddelandet via högtalarna, svarade Melker Larsson. Informationen kan även ske automatiskt med vissa intervaller. Uppdelningen i olika kategorier har även gjorts efter längden på plattformarna. På Nockebybanan är de 30 m långa, på Tvärbanan 60 m och på Roslagsbanan 120 m på vissa ställen. Det är också en fråga om kostnader och underhåll. På stationer med färre påstigande är behovet av information inte så stort, varför informationen kan ske mera per automatik. Tågen är längst på Roslagsbanan 120 m, Tvärbanans 30 – 60 m långa, Lidingöbanan 40 m långa, Nockebybanan och Spårväg City 30 m långa. På Saltsjöbanan kan tågen vara 105 m som längst. Enligt Hamaddah Mansour är ju den talade informationen till för dem som inte kan ta till sig annan information. Det kommer att kompliceras för någon som inte ser t.ex. då måste man kunna alla stationer på detaljnivå och veta att man står när tåget kommer.
- Enligt Melker Larsson ska informationspunkterna vara tydligt placerade. De kan ligga efter en tydlig entré ett lämpligt antal meter in på plattformen. Leif Pehrson, SRF påpekade att problemet med olika långa plattformar är att tågen stannar på olika ställen beroende på hur långa de är. Leif har t.ex. lärt sig hur många steg det är till tåg som stannar på olika ställen på Roslagsbanan. Hamaddah Mansour, SRF, tycker att det innebär ett ytterligare moment när han måste lyssna på informationen och därefter gå till rätt ställe på plattformen.
- **Kategori C** – Talad information på en plats på plattformen, som hörs vid tryck på knapp, som på busshållplatser. Stationer med relativt få påstigande, korta plattformar eller lokala förutsättningar. På vissa ställen längs Nockebybanan står man nästan inne i någons trädgård, vid Sickla kaj delar Tvärbanan station med buss, längs Roslagsbanan har en del stationshus gjorts om till bostäder.
- **Kategori D – Frågetecken och möjligheter.** En vision om nya tjänster och något helt annorlunda. En vision med många frågetecken som vi inte vet vad det är ännu. Mobilbaserad lösning, där man kan få talad information via mobilen i en app, befintlig eller ny. Befintlig eller ny webbsida. Eller andra lösningar som vi inte vet någon om idag, då utvecklingen går så snabbt.

- En handfull stationer har hissar, svarade Melker Larsson på frågan från Anders Lissegårdh, HSO. Det är i stort sett endast Bråvalla längs Roslagsbanan som har trappa och ingen hiss.
- Enligt Hamaddah Mansour begränsar lösningen med appar för stora grupper. Detta blir ett sätt att distribuera och möjliggöra att man får höra om störningar och att trafiken är igång igen i god tid. För kategori D är vi så långt från att besluta något som det går att komma. Det är något som arbetsgruppen har diskuterat kring. Är det intressant? Ska vi driva vidare? Vad kan vi ta med oss och tänka på?
- Ingen talad information på Lidingöbanan idag. Enligt ny lagstiftning har alla resenärer rätt att ta del av trafik- och störningsinformation, enligt Ditte Kahlström Jansson. Vi har funderat var kan vi ge information på olika sätt utan att störa för mycket. Därför togs de olika kategorierna fram i arbetsgruppen. Tala om var möjligheterna för information finns och att den blir så lika som möjligt på alla lokalbanor.
- Hur många stationer man ska behöva lära sig, frågade SRF? Hur många är beroende av talad information? Hur många av dem reser självständig på helt nya plattformar, frågade Ditte Kahlström Jansson. Det finns många synskadade inom Stockholms län, enligt SRF. Kolla med St. Eriks.
- Ur ett bullerperspektiv kanske vi inte kan ge information över allt. Då kanske en app kan vara till hjälp. Fler och fler som använder sig av modern teknik, även personer med nedsatt syn.
- På vissa ställen där information lämnas blir SL Kundtjänst ibland nerringda av boende runt omkring, som störs av informationen, t.ex. på Roslagsbanan nära bostäder. Då bör förvaltningen använda automatisk ljudstyrka, som Leif Pehrson tog upp tidigare, när omgivningen är störande t.ex., svarade SRF.
- Enligt DHR finns det behov av talad information i andra grupper än bara för personer med synnedsättning. Negativt att man måste lära sig tänka nytt, som kanske inte är så lätta för vissa grupper. Viktigt att bara använda en app inom trafikförvaltningen för all kollektivtrafik, så att man lär sig hur det fungerar. GPS-visering så att man kan få information via appen. Det ska också finnas skriftlig information.
- GPS-funktionen går inte att använda i busstrafiken.
- Martin Almgren, Bullerspecialist från Hållbar utveckling berörde att självreglerande volymer är beroende på antal högtalare för att det ska bli lätt att uppfatta ljudet. Ju flera högtalare desto lägre ljud, men det kan ändå vara störande för omgivningen.
- Det är OK med ny teknik enligt Inge-Britt Lundin, HSO, men det finns ganska många som aldrig kommer att kunna mästra tekniken. Människor med kognitiva problem och allmänt virriga människor.
- Varför inte ha en app som man trycker på som talar om var du är och hur dags t.ex. tåget kommer, föreslog Siw Winroth, RPG.
- Viktigt att alla informationssystem är likvärdiga gällande ljud och information och att den är tillförlitlig. Peter Wätterljung, HSO, bor på Ekerö och får SMS om bilfärjan krånglar. Informationen bör finnas tillgänglig i reseplaneraren, så att man kan lyssna på den via dator.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
2017-01-16
Version

Ärende/Dok. id.
Möte nr 1 b 2017
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Kanske skulle förvaltningen kunna starta ett speciellt projekt för en sådan app. Ditte Kahlström Jansson använder sig ofta av "Nästa avgång" i SL-appen.
- Alf Sandqvist, PRO tycker idéer och tankar är bra. Kommer informationen att finnas på flera språk med tanke på turistsäsongen? Information på olika språk ansvarar kommunikationsavdelningen för. Om ett speciellt projekt startar blir det inte på något främmande språk.
- Kommer en ev. app som man laddar ner att tala om att man är på en hållplats/station i kategori A, B och C, frågade Amir Amirriazi, DHR. Kan tekniken störas av andra telefoner och att informationen i appen blir fel? Appen ska inte prata om man inte begärd det tycker Hamaddah Mansour, SRF.
- Svårt med kategorierna A B C när man som synnedsatt kanske har räknat steg för att komma rätt. Blir det samma röster för den talade information på lokalbanorna som det är i tunnelbanan och på pendeltåg? Det blir fyra olika talade informationssystem i SL-trafiken. Man måste veta i förväg om den talade informationen på lokalbanor tillhör kategori A, B eller C. Svårt när man har en synnedsättning. Undersök noga innan stationerna klassas efter kategorier, så att A finns på så många stationer som möjligt. Förvaltningen tar med sig påpekandet och funderar vidare.
- Om det bara finns ett spår på stationen är det speciellt viktigt med olika röster beroende på vilken håll man ska resa åt, enligt Leif Pehrson, SRF. Enligt Melker Larsson är det hanterbart.
- **Sammanfattning**
- Inget är beslutat. Mötet har fått olika förslag presenterade.
- SRF har varit mycket tydliga med att det ska vara så enhetligt som det går inom all spårtrafik. Kolla hur många som kan bli kategori A-stationer.
- Fått positivt mottagande om att kanske göra ett speciellt projekt angående förslag D. Viktigt att alla som kan fatta tal och skrift ska kunna ta del av informationen. Då fungerar SMS enligt Peter W.
- Vid den riskanalys som ska genomföras tar förvaltningen med sig organisationernas synpunkter från dagens möte. Den lösning som tas fram kanske inte uppfyller alla önskemål, mer på en del platser och mindre på andra. Oavsett blir det en förbättring mot i dag, eftersom information inte kan lämnas alls.
- Allt sker i samverkan, enligt Ditte Kahlström Jansson. Ytterligare samverkan i dessa frågor kommer att ske. Vi vill bygg upp något som håller i längden så att vi inte behöver göra om flera gånger. Vi vill tänka igenom kring de tekniska möjligheter som finns. Det är bra med feedback, enligt Ulrik Danielsson.
- Enligt Ditte Kahlström Jansson kommer organisationerna att vara mycket delaktiga och kunna lämna input. Nu måste ledningen ge OK för att starta ett ev. speciellt projekt.
- På stationer som inte får automatiskt talad information skulle man kunna montera pratörer. En teknisk lösning som komplement till dem som inte kan använda mobil. En sådan lösning skulle främst beröra kategori C. El och stolpe måste finnas och man måste kunna hitta till stolpen, kompletterade Ditte Kahlström Jansson.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling
Samverkansråd med organisationerna

MÖTESANTECKNINGAR
2017-01-16
Version

Ärende/Dok. id.
Möte nr 1 b 2017
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Validatorn måste finnas på en fast plats. Om det blir ett sådant beslut kan det länkas ihop med pratorn. Resenärerna måste ju kunna validera sina biljetter, enligt Ditte Kahlström Jansson
- Bildspel och anteckningar skickars ut. Om organisationerna kommer på saker i efterhand, mejla till oss.
- *Får pensionärsorganisationerna i efterhand:*
Som vanligt var det ett intressant möte om de framtida utropen på plattformarna och de framtida uppdelningarna i A; B och C. Det har ju talats väldigt mycket om hur viktigt det är med aktuell information i trafiken särskilt vid förseningar och förändringar i trafiken. Ännu viktigare är det att den information som ropas ut i högtalarna stämmer överens med det som står skrivet på skärmarna. Det gör det inte alltid Vi som både ser och hör kan bli lite konfunderade över vad är det som gäller. Vi talade vid ett tidigare möte att man skulle ha en viss signal - ton-pling, som indikerade att nu är det en avvikande information som kommer inte bara : "tåget mot Märsta inkommer om 5 min".
- På Roslagsbanan finns utrop som sänds ut automatiskt var tredje minut, som är mycket intetsägande enligt Leif Pehrson, SRF. Man säger t.ex. att trafiken är upp till 3 minuter försenad. Leif är intresserad av när tåget han ska resa med kommer i tid. Bl.a. informerar man om att tågen är 15 minuter försenade och det spelar det ingen roll för det är 15-minutersstrafik på banan. Enligt Ulrik Danielsson är trafikförvaltningen på entreprenörerna hela tiden om att de ska informera rätt.
- Enligt Ditte Kahlström Jansson bör rutiner tas fram så att de meddelanden som förmedlas i trafiken sägs på samma sätt av alla entreprenörer. Harmonisera informationen så att den i stort sett lämnas på samma sätt.
- Mötet var nöjt med att det finns planer på förbättringar.

Antecknat av

Eva Ness