

RTAF 4 okt 2017

**Annarella Löfblad,
PLstu**



TRAFIKVERKET

Dagordning

13.00-13.10 **Intro, minnesanteckningar**

13.10-14.15 **Plattformsväggar**

14.15-14.30 **paus**

14.30-15.00 **Stockholm Central**, besök Nina Hällgren från projektet.
Lägesavstämning, uppdragsbeskrivning, gestaltningsprogram,
fokusgrupper etc

15.00-15.30 **projekt Getingmidjan**, tillgänglighet under avstängning
och kommunikation

Deltagare

Organisationer:

Alma Asic, HSO

Lasse Persson, HSO

Hamaddah Mansour; SRF

Ingalill Ringbom, Funkisam

Victoria Öjefors Quinn, SRF, via Skype

Amir Riazi, DHR

Leif Ekström, HSO

Lars Wiklund, SPES

Ej närvarande

Lars Sjöblom, HSO

Ingela Larsson, DHR

Bengt Adamsson, HSO

Deltagare

Trafikverket:

Annarella Löfblad, Trafikverket

Anna-Sofia Welander, Trafikverket, punkt plattformsväggar

Peter Huledal, Trafikverket, punkt plattformsväggar

Lena Backe, Åse Malm, Trafikverket, punkt Getingmidjan

Nina Hällgren, Trafikverket, punkt Stockholm C

Föregående möte

- Inga synpunkter/vidare frågor

Plattformsväggar

Film från Trafikförvaltningens utredning

<https://youtu.be/LuTVvK4WuzQ>

SRF har haft plattformsväggar som huvudfråga, mest olyckor händer i tunnelbanan och därför start där. Orienteringsproblem, mycket träning och vana för att kunna hitta och resa, största problemet att upptäcka plattformskanten. Varningsmarkeringar hjälper i viss utsträckning men mycket folk på plattformen bl.a. leder till att människor i alla fall ramlar ned på spåren. Rädslan hindrar många från att resa. SRF vill att spårsystemen i Stockholm ska förses med ytterligare skydd

Hamaddah och Amir om Tfs arbete

Automatiserad drift tunnelbanan möjliggör nya lösningar

Larmbeträdande eller väggar. Spårlarm hindrar inte folk att ramla ned, fysiskt skydd ger både trygghet och säkerhet.

Pendeltågsproblematik med resenärsöppning av dörrar, väldigt svårt att hitta och farligt att befinna sig så nära plattformskant. Går det at ha liknande lösningar på pendeltågsstationer?

Osäkerhetsmoment för flera olika resenärsgupper

Kostnad är en svår parameter, hur sätta pris på detta? Möjligheter för fler att åka

Olyckor leder till många kostnader kopplade till störningar, ersättningstrafik etc.

SPES, Suicid. Fokus först tunnelbana då mest problem, samarbete med SRF. Stora problem i pendeltågsstationerna, ungefär i samma omfattning som i tunnelbanan

Stockholm S, Farsta strand, Upplands Väsby särskilt drabbade

Tunnelbanan 6 av 10 liv går potentiellt att rädda med plattformsväggar.

DHR

Delaktiga i TFs arbete och provanläggningen i Åkeshov. Hur veta var man ska stå rätt på plattformen med dörrar. Trängsel och osäkerhet, människor ramlar ibland ned på spåren. Dörrar ger ytterligare osäkerhetsmoment, fastnar i flöden. Bästa lösningen "jalusi".

HSO

Personer med orienteringsproblem riskerar att ramla ned lättare, dörrar möjliggöra större trygghet och säkerhet. Tryggare att inte kunna bli knuffad ned på spåren

Trafikverket, diskussioner om PFA, stationer inomhus

- Citytunneln Malmö
 - Ej PFA, främsta orsaken till att sådana inte kom på plats att det är för många tågtyper som trafikerar Citytunneln, och alla har olika placering av sina dörrar.
- Västlänken, Göteborg
 - Ej PFA. Bedömt efter suicidrisk, luftkvalitet, kapacitet, säkerhet. Beslutet grundar sig på att målen vad gäller suicid och luftkvalitet uppfylls även utan PFA
- Stockholm södra
 - Diskussion under bygget av Citybanan. Komplexitet kring ev. genomförande och att Citybanans start ej fick störas främsta anledning till att PFA ej finns idag. Ytterligare utredningar krävs

Diskussion

Ser man inte möjligheter med Åkeshovsutredningen om potential i pendeltågssystemet? Största nackdelen som framförs är att konsten osynliggörs. Jalusilösningen möjliggör för olika fordonstyper.

TRV har fokuserat på platser med flest olyckor över tid, Stockholmsregionen skiljer sig från resten av landet. Mycket fler händelser vid plattform än längs med spåren, stängsling och kamerateknik har varit fokusområden hittills. Stängslingen har gett resultat, plattformsproblematiken kvarstår, går kanske inte rakt av att ta Tfs lösningar , TRV måste utreda och göra samma resa som Tf.

Alla aktörer borde diskutera tillsammans och samordning krävs i frågan. Många sådana forum finns och samsyn finns till stor del. Tillsammans bör man i så fall göra en motsvarande utredning. Måste synka med hela landet

SRF vill att TRV utreder detta, puffar på för att TRV region Stockholm tar led i detta.

Landstinget är "kund" till TRV, har TRV fått politiska signaler kring detta i pendeltågstrafiken? Inga sådana signaler har kommit. Frågan har inte kommit upp i samarbetet kring stationsplanering, utformning och ansvar.

Hur tänker TRV?

Uppdrag från regeringen behövs inte, TRV fångar in behov och behandlar enligt process. TRV kan prioritera själva vilka utredningar som vi bör genomföra. Detta kan vara ett sådant behov som vi bör utreda genom en Åtgärdsvalsstudie tillsammans med de olika parterna.
Långsiktig lösning

Hur resonerar TRV kring vad ett liv är värt? Nollvisionen men avvägning och prioritering av medel och åtgärder där behovet är störst.

TRV får återkomma hur fortsatt arbete kommer att ske

Stockholm C

Skyltprogrammet med taktil skyltning och hisskyltning ska vara klart. Uppföljning kvarstår

Gestaltningprogrammet, god tillgänglighet och arkitektur målbild. Tjänstemannagrupp tillsatt för granskning av konsultarbeten. Konkret dialog kring förslag med rådet? Viktigt att dialogen sker i ett skede där det går att påverka. Förslag med platsbesök tillsammans med konsulterna och diskuterar viktiga punkter för att få med från början.

Jmf. Skyltningen Citybanan, organisationerna var med men för sent

Hur genomföra ett platsbesök? Skicka förslag på olika tider.

Går det att anordna en insiktsutbildning Först teoretiskt del med problematisering och sedan testa själv

Platsbesök och insiktsutbildning berör olika målgrupper.

Vilket handlingsutrymme har konsulterna?
Tillgänglighetsfrågorna behöver komma i många delar.

Nina återkommer efter att ha pratat med projektet

Taktila kartor, SRF vill diskutera alternativa lösningar

Övriga frågor

- Efter Citybanans öppnande, skyltningen är otydlig och hänger inte ihop med övrigt pendeltågsstationer. Olika gällande hjälp med rullstol, hisskyltning skiljer sig åt och missförstånd sker.
 - Översyn av skyltning sker
- Utropen på plattformarna hörs dåligt och meddelanden kommer väldigt sent

Getingmidjan

- Se separat PPT, nedan anteckningar
- Ska viss ersättningstrafik köras med buss är det viktigt att alla resenärer får plats, turistbussar funkar dåligt.
- Hur blir belastningen i framförallt hissar vid de olika stationerna?
- Information om hur man ska ta sig i de olika riktningarna behövs
- Ledsagning måste funka
- Inläst information via taltidningar önskas
- Samma information och tydlig behövs från alla operatörer vid bokning
- Kontakt med projektet via Annarella framöver

Nästa möte, möten 2018

Förslag på datum:

Onsdag 7 februari kl. 13.00-15.30

Onsdag 16 maj kl. 13.00-15.30

Onsdag 3 oktober kl. 13.00-15.30

Plats: Trafikverket Solna strandväg 98 (och Skype)

Återkoppla till Annarella senast 30 nov om datumen funkar eller ej