

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-04-23

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Nathalie Wallin
08-123 330 09
nathalie.wallin@regionstockholm.se

Deltagare

Minnesanteckningar från Resursgrupp Tillgänglighet Land och Sjö 2025-03-13

Tid: Torsdag 2025-03-13, kl 13:00-14:30

Plats: Teams (endast digital)

Från funktionshinderorganisationerna

Patrick Englund, DHR
Jaan Kaur, DHR
Kersti Eriksson, Funktionsrätt
Afasifören
Kerstin Fagerström, Funktionsrätt
Sthlm
Alex Boije, FSDB

Anders Lissegårdh, Funktionsrätt RTP-S
Ingela Sjöqvist, SRF
Lisbet Åslund, SRF
Christoffer Örnevik, SRF
Mica Slätt, RBU
Sanna frost, Funktionsrätt

Från Trafikförvaltningen

Eleonora Vasi, Hållbarhetsstrateg
Tillgänglighet, SU/Hållbar utveckling

Joakim Swahn, Hållbarhetsstrateg Tillgänglighet,
SU/Hållbar utveckling

Ingrid Wallerstedt, Affärsförvaltare,
Trafikavdelningen

Mikael Danielsson, Affärsområdeschef för
Pendeltåg, Trafikavdelningen

Anna Moritz, Affärsstrateg,
SU/Affärsutveckling

Nathalie Wallin, Verksamhetskoordinator,
SU/Hållbar utveckling

1. Inledning och presentation

Eleonora Vasi och Joakim Swahn hälsar alla. Deltagarna presenterar sig.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

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

2. Uppdatering av arvode

Arbete med försenade arvodesutbetalningar pågår.

3. Anna Moritz - studie inför upphandling sjötrafik.

Anna, Affärsstrateg på avdelning Strategisk Utveckling, informerade om studien inför upphandling av sjötrafik. Syftet med studien är att skapa ett strategiskt underlag inför nästa upphandling av skärgårdstrafik. Projektet befinner sig i en tidig, utredande fas där synpunkter och idéer samlas in från olika intressenter såsom organisationer, företag och marknaden i stort.

Fråga har inkommit angående om studien även omfattar vilka hållplatser som ska trafikeras på Lidingö. Det omfattas på en översiktlig nivå.

Synpunkter framfördes om att bryggan vid Slussen ligger långt från tunnelbanan och den kommande bussterminalen, vilket innebär svårigheter för personer med funktionsnedsättning. Förslag framfördes om att flytta bryggan till den plats där Birka Line tidigare hade sin terminal, mitt emot bussterminalen. Anna Moritz skickar frågan till teknikavdelningen.

Fråga har inkommit om det finns möjlighet till studiebesök eller provåkning av någon färja eller båt? Ett besök på Spårvägmuseet har tidigare planerats av Melker men har ännu inte genomförts. Joakim tar med sig frågan.

Kommentar från DHR gällande Djurgårdsfärjan som inte ingår i skärgårdstrafiken. Fråga om tillgänglighetskrav kommer att ställas på bryggorna och hur detta fungerar. Det finns riktlinjer för trafikbryggor som hanterar tillgänglighetsfrågor.

Fråga om RiTill kommer att ses över gällande tonnage? RiTill ses över löpande liksom trafikförvaltningens riktlinjer för trafikbryggor.

Utbildning av säsongspersonal

Synpunkter framfördes gällande säsongspersonal. Det är trafikutövare som har utbildningsansvaret för sin personal.

Kravställning inför upphandlingen

Fråga från DHR om när och hur krav på fartygens utformning och andra upphandlingskrav fastställs. Det förklarades att inspel samlas in under

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-04-23
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

studiefasen men att själva kravställningen sker i samband med upphandlingen och är då sekretessbelagd.

Det är möjligt att skicka in kompletteringar skriftligt men externa parter brukar inte involveras i kravarbetet. Krav på tillgänglighet och utbildning redan finns i trafikavtalet och utgår från RiTill.

Spann vid lågvatten

Funktionsrätt (Anders) framförde att det finns problem med spannet mellan sjölandgångar och brygga vid lågvatten vilket leder till att rampen knuffas upp och det blir svårt att ta sig ombord.

Anna tar frågan vidare till de som jobbar operativt med bryggorna. Joakim ser över frågan i relation till kravställningen och återkopplar till Anders efter mötet.

Parfymfria produkter ombord

Funktionsrätt framförde önskemål om parfymfria tvålar och parfymfritt städmaterial på fartygen med hänvisning till Astma- och Allergiförbundets rekommendationer.

Ytterligare synpunkt framfördes om att personal bör informera resenärer med hund om var ombord hundar får vistas. Förvaltningen kommer att lyfta frågan vidare till operativa avdelningen.

4. Mikael Danielsson och Ingrid Wallerstedt - önskar ha en öppen och generell dialog kring rampserviceprocessen.

Mikael, affärsområdeschef för Pendeltåg på Trafikavdelningen och Ingrid, affärsförvaltare kundservice pendeltåg på Trafikavdelningen informerade om det nya samarbetsavtalet för rampservice. Det gamla kontraktet avslutades i förtid i mars 2024. Det nya arbetssättet innebär ett närmare samarbete där förvaltningen är involverad i detaljfrågor på ett helt annat sätt. Observationer från detta arbete har gett viktiga insikter och bör ligga till grund för fortsatt dialog om förbättringsmöjligheter. Under det här året genomförs en bred genomlysning av flera områden inom pendeltågstrafiken: kundservice, lokförarsidan, fastighet och rampservice.

Rampservice delas in i planerad och spontan och omfattar fyra linjesträckor med Stockholm City som knutpunkt: från Uppsala, Bålsta (Mälarbanan), Nynäshamn och Gnesta. Bemanning finns på stationer mot Uppsala och Bålsta, medan rampservice på södra linjer hanteras av stationspersonal eller mobila kundservicevärdar. Trafikledningen avgör resursanvändning från fall till fall.

En sammanställning visar att 60 % av rampservicen är planerad och 40 % spontan. På sträckan Västerhaninge–Nynäshamn har 166 rampservicetillfällen registrerats under 11 månader varav 62 spontana. Merkostnaden per spontantillfälle uppskattas till ca 90 000 kr. På sträckan Södertälje hamn–Gnesta har 65 rampservice registrerats varav 4 spontana. Merkostnaden här är cirka 1 000 000 kr per spontantillfälle. Kostnaderna för spontan rampservice bedöms som höga. Rampservice kan bokas av 30 min i förväg.

Fråga från DHR om lokförare kan ta ansvar för rampservice på sträckan Södertälje–Gnesta samt om det har gjorts analys på kostnaderna mellan spontan rampservice och att ha personal hela tiden på tågen? Det finns personal ombord på alla tåg men endast 4 spontana rampservice har genomförts på sträckan det senaste året. Kostnaden skulle bli mycket högre om samtliga tåg och sträckor bemannades med tågvärdar.

Synpunkter lämnades på att rampservicen inte fungerar, gäller särskilt vid spontanbokning p.g.a. långa väntetider. Svar om att resan behöver planeras i förväg och rampservice beställas minst 30 min innan eller via bemannad station. På obemannade stationer finns det personal på tågen.

Enklare felanmälsystem

Funktionsrätt framförde frågan om resegarantin på 20 min och hur den förhåller sig till rätten att resa spontant för personer med funktionsnedsättning? Detta syftades på Funktionsrättskonventionen. Diskussion fördes om att ha högre kvalitet vid förbeställd rampservice och ett enklare system för att lämna klagomål. Svar om att rampservicen följs upp månadsvis och rekommendation att kontakta kundservice för att felanmäla enskilda händelser.

Lågt nyttjande av rampservice

Fråga har inkommit från RBU om varför rampservicen används så lite trots höga kostnader. Frågan ställdes om den extra personalens närvaro påverkar resenärernas upplevelse eller trygghet dem som åker mellan Nynäshamn och Krigslida samt Gnesta och Södertälje. Personalen tillkom när tågvärdarna togs bort och att deras uppgift är att hantera spontan rampservice på obemannade stationer.

Spontanitet

Synpunkt från Funktionsrätt om att det är viktigt för resenärer i rullstol att kunna kommunicera direkt med tågvärdarna vid stationer tåget passerar. TF äger

inte alla delar runt spårområdet på pendeltågslinjerna. Det rör sig om olika plattformar och fordonstyper.

5. Frågor som ställts av organisationerna.

Från Funktionsrätt

1. Upphandlingar – vid mötet i oktober lyftes att funktionsrättsorganisationerna gärna är med och lämnar synpunkter vid upphandling, så att det blir så bra som möjligt från början. Exempelvis gjordes inte detta för de nya digitala SL-skyltarna (där bara SRF var med och fick titta på skyltarna). Finns det några sådana upphandlingar på gång så vore det bra om de kommer med på dagordningen. Det är svårt för oss att veta, ofta får vi informationen först när beslut är taget eller förändringen genomförd.

Svar om att det finns riktlinjer för när och hur externa aktörer kan involveras och att funktionsrättsorganisationer bjuds in när det är möjligt. Kravställningen omfattas av sekretess och kan inte delas externt. Riktlinjer enligt RiTill finns publicerade på Region Stockholms hemsida.

Från SRF

1. Hur har tillgängligheten hanterats vid försöken med öppen spärrlinje? Vid det tillfälle vi besökte station Näckrosen så stämde inte ens informationen vi fått inför försöket.

Motfråga till SRF från Daniel Holst, Affärsförvaltare Trafikproduktion (vikariat), Spårtrafik: Vilken information stämde inte?

FSDB önskar visa på plats vad som fungerar bra och vad som behöver förbättras.

2. Hur hanteras avstängningen på linje 18 i sommar? Många synskadade både bor och arbetar längs linjen och tillgängligheten vid avstängningen är oerhört viktig. Vilka insatser görs i form av stationsvärdar, ledsagning med mera?

MTR kommer att bemanna med mobil personal och att de flesta stationer kommer att ha öppet. Stationsvärdar kommer att finnas på plats för att hjälpa till med frågor. Information om ersättningstrafik kommer att kommuniceras senare.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-04-23
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Synpunkt från SRF om att stationen Hökarängen upplevs som särskilt problematisk då den är stängd både i norr och söder. SRF:s verksamhet ligger längs linjen och många synskadade påverkas av avstängningen. SRF lyfte att de önskar att få medverka i arbetet med att göra avstängningen så smidig som möjligt.

3. Information om korta tåg. I de fall där sådan information inte finns riskerar det att leda till att synskadade resenärer faller ner på spåret när det blir stressigt att hitta tåget. Automatiska utrop sker vid korta tåg där ”kort tåg” annonseras efter linje och destination. Informationen visas även på plattformsskylten.

Synpunkt från RBU att utropet sker för sent när tåget redan är inne på stationen.

SRF (Lisbeth) lyfte information om en händelse på Gullmarsplan den 8/2 där utrop om kort tåg uteblev innan tågets ankomst. Situationen upplevdes som stressande och otrygg. Joakim tar frågan vidare och återkommer.

//Nathalie Wallin