

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

MÖTESANTECKNINGAR
2025-05-30
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Nathalie Wallin
08-123-17717
nathalie.wallin@regionstockholm.se

Deltagare, se nedan

Minnesanteckningar från Resursgrupp Tillgänglighet land och sjö 2025-05-22

Tid: Torsdag 2025-05-22 kl. 13:00 – 15:00

Plats: Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen

Från funktionshinderorganisationerna

Patrick Englund, DHR
Jaan Kaur, DHR
Kerstin Fagerström, Funktionsrätt Sthlm
Gabrielle Göthberg von Troil, Funktionsrätt Sthlm

Ingela Sjöqvist, SRF
Christoffer Örnevik, SRF
Mica Slätt, RBU
Alex Boije, FSDB

Från Trafikförvaltningen

Eleonora Vasi, Hållbarhetsstrateg Tillgänglighet,
SU/Hållbar utveckling

Nathalie Wallin,
Verksamhetskoordinator,
SU/Hållbar utveckling

Joakim Swahn, Hållbarhetsstrateg Tillgänglighet,
SU/Hållbar utveckling

Från Trafikverket

Mineia Frazo, Specialist Arkitektur, Trafikverket
Mikael Östman, Projekteringsledare,
Projekt Mäljarbanan, Trafikverket

1. Inledning och presentation

Joakim Swahn hälsar alla. Deltagarna presenterar sig.

2. Sundbyberg tillfällig station.

För att kunna bredda Mäljarbanan till 4 spår så kommer man gräva ner dem så att Sundbyberg ska bli underjordisk station. Det här innebär ganska stora störningar kring Sundbyberg och lång ombyggnadstid. Ombyggnationerna

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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-06-12
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kommer innebära problem för pendeltåget underbyggtiden, men det blir en bra station som är tillgänglig på sikt. Syftet med projekt Mäljarbanan är att öka kapaciteten på järnvägen genom ytterligare två spår, och separering av pendeltågstrafiken och regionalstågstrafiken.

Fråga från Christoffer: När ska allt vara klart?

Svar: Projektet Mäljarbanan ska vara färdigt 2042. Den temporära stationen i Sundbyberg väntas nyttjas under 7–10 år. Det är ett långt projekt.

Joakim visar bilder från presentation.

Joakim: Det kommer att byggas en temporär plattform sydväst om dagens station, längs Landsvägen (samma sida som tvärbanan går). Man kommer även använda den befintliga plattformen. Till respektive plattform blir det varsin trappa och varsin hiss ner från den temporära biljetthallen som placeras över spåren. Joakim visar en skiss hur biljetthallen ser ut.

Fråga från Christoffer: är det möjligt att dela kartan?

Svar: Ja, den bifogas minnesanteckningarna.

Joakim presenterar och visar datorlayouter från presentation.

Det är inte möjligt att lägga temporära station under jord eftersom det är där de nya spåren ska byggas. Den tillfälliga stationen kommer därför ligga över spåren. Då det är för trångt och för högt är det inte möjligt med ramper för förbindelsen mellan biljetthall och plattform, utan det blir trappor och hissar. Genom att den temporära plattformen hamnar ovanför spåren blir det många förflyttningar i höjddled vid byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Istället för idag där det är ett lyft upp från t-banans plattformar till biljetthall och passage under järnvägen, och därifrån ytterligare ett lyft upp till plattformen för pendeltåget, blir det med den temporära plattformen först ett lyft upp till biljetthall, sen ytterligare ett upp till marknivå. Därefter ytterligare ett lyft upp till den temporära biljetthallen och sen ner till pendeltågsplattformen. Med den nya underjordiska pendeltågsstationen blir däremot mycket bra.

Joakim visar en skiss på hur biljetthallen ska se ut.

Fråga från Christoffer: Är det möjligt att beställa taktila kartor som är upphöjda känna med händerna?

Svar: Ja, det borde vara möjligt, TF undersöker och återkommer.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-06-12
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Fråga om ramp som gör det möjligt för rullstolsresenärer att rulla upp och ner för att undvika använda hiss.

Svar: Nej, det är för högt upp för att köra ramp. Det är trångt på Sundbyberg för den platsen.

Fråga från Jaan: Hur säker kommer det kännas det vid den dolda hissen?

Svar: Risk finns att det kan komma att kännas otryggt. Utformningen av den temporära stationen är ett samarbete mellan TF och Trafikverket. Samtidigt är det trångt på Sundbyberg och vi har befintlig infrastruktur att förhålla oss till. Detta gör t.ex. att vi inte ser ut att klara krav på dubbla hissar, fast det ska finnas enligt TF:s riktlinjer när en temporär station ska stå så länge som 7-10 år. Då ses nämligen den temporära lösningen som permanent.

Minea: Det är väldigt svårt på en befintlig anläggning som är trångt. Det är komplex.

Joakim: Vi har utrymme för teknikrum som ev. kan flyttas till annan plats och vi har funderingar om att flytta om hissarna för att öka trygghetskänslan.

Fråga om skärmar och övervakningskameror (Jaan).

Joakim: Enligt riktlinjer så ska man ha speglar eller kameror som övervakar om det finns dolda hörnor.

Fråga om Plattformsväggar:

Joakim: det är inget alternativ här, dels då det är en temporär station, dels då det är flera olika tågtyper som trafikerar stationen.

Fråga från Alex om regional trafik och pendeltågstrafik och om det skulle kunna ha annat stop för att avlasta passagerarna (Västerås, Göteborg, Örebro).

Svar: Det avlastar stationen, men operatören kanske inte vill stoppa trafik. Trafikverket tar med det i projektet.

Jaan ställde en fråga om rulltrappor samt breda hissar på Sundbyberg.

Svar: Det finns riktlinjer som reglerar utformningen av hissar, och de hissar som installeras kommer följa dessa, dvs. med en bredd om minst 1100 mm respektive en längd om minst 1400 mm. På den temporära stationen kommer det inte förekomma rulltrappor. Trappornas bredd är även anpassad för att samtliga resenärer har plats. Det har gjorts en gångflödesanalys, och då har man fått bredda trappor pga. det höga flödet.

Fråga från Christoffer om tvärbussar.

Svar: Tvärbanan ska åka opåverkad hela tiden. Däremot är det oklart i vilket skede en eventuell planering kring tvärbussar sker.

Fråga från Jaan om spärrlinjer. Kommer det vara grindar?

Svar: Det kommer vara vanliga spärrar. Det ska följa den standard som gäller för vanliga pendeltågsstationer.

3. Sommararbeten på SL trafiken

Christoffer: Hur jobbar man med avstängningar?

Svar: SL-appen, sociala medier och SL:s hemsida är huvudsakliga kommunaktionsvägarna.

Fråga ställdes om det kommer att tas fram någon form av pappersutskick för dem som saknar digitalmässiga konton. Förslag framfördes om att skapa ett sådant material så att SRF kan sprida informationen till sina medlemmar via sina egna kanaler (Gabriella, SRF).

Svar: Det noterar vi och kommer att ta med.

Synpunkt från Christoffer gällande taltidning. Det vore bra om kommunikationsavdelning ska involveras.

Fråga om Informationsfilmer som visar praktisk vad det är som ska hända? Trafikverket brukar ha kommunikationsfilmer (Alex).

Svar: Vi dubbelkollar med kommunikationsavdelningen men förmodligen är svaret nej.

Inga kommunikationsfilmer tas fram avseende sommaravstängningarna

Synpunkt från Jaan om kan man använda sig utav Färdtjänstens utskick för att informera om avstängningar?

Svar: Det kanske vi kan göra.

Patrick lyfte en fråga om tillgänglighetsgarantin. Vi som har mopeder inte kan åka med bussar.

Svar: Tillgänglighetsgarantin utgår från den trafik som är planerad. Personer som har elmoped kan ej åka ersättningsbussen, därför gäller tillgänglighetsgarantin i detta fall.

Fråga från Christoffer om alternativ trafik på t-bana station Blåsut när det blir stängt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-06-12
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Blåsut kommer inte trafikeras av ersättningstrafik. Här hänvisas istället till buss 816 mot Gullmarsplan. För resande mot Farsta får man åka via Gullmarsplan och byta till ersättningsbuss där

Fråga om kundtjänsten. Ska de vara förberedda inför ”kaos”.

Svar: Vi ska dubbelkolla med Färdtjänst och kundtjänsten.

Mica: Om det är fullt på bussen så vad gäller med tillgänglighetsgarantin? Vad gäller vid ersättningsbussar som inte har samma kapacitet?

Joakim tar med sig frågan och återkommer med svar om vad som gäller för ersättningstrafiken.

Tillgänglighetsgarantin gäller inte avseende trängsel eller kapacitet. Utan då gäller istället den vanliga resegarantin. Riskerar man därför att bli mer än 20 min sen pga. fulla ersättningsbussar kan man nyttja resegarantin

4. Tryckta tidtabeller

I SL trafiken finns det tryckta tidtabeller på alla spårhållplatser och busshållplatser förutom pendeltåg. Använder ni dem?

Svar: Nej.

Synpunkt från Mica att det är viktigt för de som har kognitiva funktionsnedsättningar.

Kerstin: Det står tid på båtarna – det fungerar mycket bra.

Fråga från Jaan om man kan få tidtabellen hemskickade?

Svar: Ja, man kan få utskrivna tidtabeller hemskickade genom att beställa dem via sl.se eller på telefon från kundtjänst.

Alex lyfte att resenärer i praktiken inte håller på med att titta på tryckta tidtabeller, utan tittar på digitala skyltar eller i telefonen när fordonet faktiskt kommer. Om den tekniken inte fungerar så tappar resenären all information.

Synpunkter gällande de som har kognitiva funktionsnedsättningar. Planeringen har utgått från att resenären behärskar svenska eller engelska. Det finns sommarturister som inte har telefon och internetanslutning. Hur mycket tittar de på den digitala tidtabellen?

Fråga från Gabrielle: Vad är anledningen till att man ska ta bort tryckta tidtabellerna?

Svar: Grundorsaken är ekonomisk. Det nuvarande systemet för att producera och ta fram tidtabeller är föråldrat. TF står därför inför beslutet om vi ska lappa och laga eller investera i ett nytt system för att fortsätta sätta upp tryckta tidtabeller, eller om de tryckta tidtabellerna kan tas bort helt och hållet. Skånetrafiken har slopat alla fasta tidtabeller och har inte fått in några klagomål på att de saknas.

Önskemål från Jaan att det ska finnas tryckta tidtabeller.

5. Tillgänglighet under byggtid

Avdelningen strategisk utveckling (SU) på TF arbetar långsiktigt avseende tillgänglighetsfrågor. Avdelning Investeringsprojekt (IP) arbetar mer kortsiktigt med att genomföra olika investeringsprojekt, vilka ofta påverkar tillgängligheten under byggtid. Eftersom tillgängligheten påverkas både på lång och kort sikt kommer representanter från IP framöver att delta i våra möten. De kommer att ha en fast punkt där tillgänglighet under byggtid kan diskuteras.

6. Frågor från Funktionsrätt

a. Sjötrafikens bryggor och landgångar

*Finns det mer info gällande sjötrafikens bryggor och landgången till denna?
Frågan har förts på tal tidigare men vi önskar en uppdatering av läget.*

Tyvärr inte mer än att problemet påtalats och uppmärksamrats internt för våra affärsområdesansvariga, som i sin tur ska prata med trafikutövarna.

Ett dilemma är att TF inte har full rådighet att påverka fartygen under gällande avtal. Om ett fartyg och dess landgång godkänns av TF vid ingången av avtalet är landgången ok, även om vi nu uppmärksammar att så inte är fallet och vill göra justeringar. Detta skapar problem.

Vad gäller tillgängligheten på bryggorna beror dessa på vems brygga det är. TF äger i princip inga bryggor själva, utan behöver alltid samverka med olika markägare för att skapa tillgängliga bryggor. Här skulle jag säga bäst väg är att lista vilka bryggor som är i störst behov att åtgärdas, och påtala detta för respektive ägare.

b. Bussramper

Det finns en problematik med att busschaufförer inte vill fälla ut bussramperna och nu har vi noterat att det är vanligt förekommande när det kommer att ge assistans till personer som är hjulbenta. Ett förslag från våra

representanter är att man kanske skulle kunna anordna någon utbildning för busschaufförer gällande detta.

Instämmer. TF har krav att all kundnära personal, i vilka busschaufförerna ingår, ska genomgå en grundutbildning i bemötande för att förstå och veta hur olika resenärer bör bemötas. En kortare repetitionsutbildning ska också göras var 3e år för att repetera kunskapen. TF har också krav på att är det återkommande kundsynpunkter gällande ett område, har vi rätt att kräva särskilda utbildningsinsatser för att komma tillrätta med problem. TF (i praktiken Eleonora, Melker och Joakim) ska också granska allt utbildningsmaterial som operatören tänkt använda.

Gällande synpunkterna kring att fälla ut rampen på bussarna har förts diskussion om det är operatören som misslyckats med att sprida information om utbildning till samtliga förare eller om det rör sig om enskilda individer som trots utbildning inte gör det de ska. Det diskuterades om det är mer effektivt att rikta åtgärder mot berörda busschaufförer än att genomföra breda utbildningsinsatser för alla. Här behöver statistiken över inkomna felanmälningar analyseras för att kunna dra slutsatser men målet är att få in relevant data för att kunna arbeta mer proaktivt.

Gabriella: Hur kan vi hjälpa er att få in den statistiken?

Joakim: Ju mer data som loggas i kundärenden desto bättre.

Mica: Är busschaufförer inte stressade när hen måste följa tidtabellen? Kan det vara en anledning till varför de inte lägger ut rampen?

Joakim: Det kan såklart påverka. I slutändan handlar det om hur den enskilda busschauffören agerar.

c. Buss avvakta med att köra

Det vore även bra om busschaufförer gärna väntar med att köra till att personer, som av olika anledningar framför allt har problem med balansen, mycket bagage eller liknande, fick sätta sig ned. Det skapar en osäkerhet och en säkerhetsrisk när busschaufförer gasar på och kör utan att personer med sämre balans, rörelseförmåga med mera har fått sätta sig till rätta.

Svar: Detta ska busschaufförerna ta hänsyn till. Enligt riktlinjerna och de utbildningar vi granskat ska chaufförerna vänta med att köra iväg så alla passagerare som vill/behöver hinner sätta sig.

d. Återkoppling brygga Slussen

Vi önskar en återkoppling på förra mötets samtal kring flyttandet av bryggan vid Slussen.

Bryggan Slussen är nu placerad på en tillfällig plats och en ny terminal ska byggas som var uppe i Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad den 22 maj. Terminalen kommer placeras närmare Slussen nedanför "Guldbron" där terminalen ursprungligen låg och där trafik har gått sedan 1897. Fram till dess kommer det vara tillfälliga lösningar.

e. Klargörande kring felanmälningar

Vi önskar även klargörande kring hur ett felanmälningsärende fungerar och hur man kan följa sitt ärende. Just nu är vi minst två ärenden som anmäldes förra året samt januari i år men är fortfarande inte åtgärdade.

När en felanmälan görs skapas ett ärende. Detta skickas sedan till trafikutövaren eller avtalad entreprenör för att åtgärdas. Kundtjänsten får sällan återkoppling när felanmälan är mottagen och sedan eventuellt åtgärdad av entreprenör eller trafikutövare. Om man som resenärer vill veta om status i ärendet behöver kontakt tas igen med kundtjänsten som i sin tur tar kontakt med berörd part för att få svar på status. Viktig är då att man som resenär lämnar sina kontaktuppgifter.

Det framfördes att felanmälningar ofta inte leder till någon åtgärd vilket skapar upplevelsen av att det inte är meningsfullt att felanmäla (Mica).

Kommentar från Jaan. Det lyftes att det är viktigt att få ett ärendenummer vid felanmälan, eftersom det ger möjlighet att följa upp ärendet vid behov.

Joakim: MTR har fungerande rutiner för detta. När en felanmälan görs vidarebefordras den till ansvarig part.

Christoffer: Vill lämna ett förslag. Varför har högtalaren placerats så högt upp i taket? Ljudet hamnar ner och är felplacerad.

Joakim: Inte bra såklart. Högtalarna ska ju riktas så vi resenärer hör. Högtalarna i de nya digitala skyltarna på röda linjen sitter integrerade i skyltarna och är riktade nedåt. Dock har de alldeles för låg ljudvolym och dålig ljudkvalitet. En möjlig lösning på skyltproblemet är att komplettera med

ytterligare högtalare så att ljudet inte hamnar högt upp. Frågan skickas vidare för vidare hantering.

7. Frågor från SRF

a. Status digitalt utbildningsmaterial

Hur ser status ut gällande uppdateringen av trafikförvaltningens digitala utbildningsmaterial?

Den är på gång att arbetas fram och utgår från det tidigare materialet som Ditte arbetade fram och stämde av med organisationerna. Vi har ännu inte tänkt ut om det ska tillkomma något nytt.

b. Utbildningsmaterial externa leverantörer

Hur ofta uppdateras utbildningsmaterialet till externa leverantörer?

Uppdateras det exempelvis vid varje större förändring i berörda fordon?

Det ses över inför varje trafikavtal. Just i år har en större översyn gjorts med syftet att både skärpa till utbildningarna samt göra de tydligare.

Joakim: Innehållet är i stort detsamma. Det ingår gott bemötande, hur busschaufför ska agera och vad de har för ansvar och arbetsuppgifter.

Det framfördes att det vid ett utbildningstillfälle förekom instruktioner kopplade till äldre fordon vilket upplevdes som omodernt. Utbildarna själva uttryckte att materialet var för gammalt och inte längre relevant (Christoffer).

Joakim: Vi kommer att granska utbildningarna. Krav ska ställas på att all personal genomgår en digital översiktsutbildning, medan kundnära personal ska delta i en heldagsutbildning som även inkluderar praktiska moment. Skicka det så kan vi ställa krav på ytterligare utbildningsinsatser. Gamla delar ska tas bort och ersättas med nya, så att inte gamla fordon visas t.ex.

c. Taktill uppmärkning av större busshållplatser

Taktill uppmärkning av större busshållplatser. Vi önskar att busshållplatser med flertalet hållplatslägen får en markering om vilket hållplatsläge resenären befinner sig på. Exempelvis att läge a är uppmärkt som a i punktskrift och taktila bokstäver. Som ett komplement vore det bra att det finns information i app och på kundservice om vilket hållplatsläge bussen avgår från.

Joakim: Bra förslag. Detta ska vi utveckla.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-06-12
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

d. Ledsagning under sommaravstängningar

Vi har fått information gällande sommaravstängningen på linje 18 och de flesta hållplatslägen. Hur kommer möjligheten att få ledsagning på plats utan förbokning att se ut? Kommer mängden trafikvärdar räcka till för exempelvis sådana uppgifter?

Svaret från MTR och TFs affärsansvarige för tunnelbanan var: ”Vi är med i diskussionerna om trafikvärdar och MTR har ju ett ansvar för ledsagningarna, men önskvärt att man bokar i tid. Är ju utmanande för alla vid avstängningar så förbokning i god tid underlättar enormt”.

Christoffer: Behövs framförallt bemanning mellan Hökarängen och Skogskyrkogården.

Joakim: Skulle det vara möjligt att skicka in önskemål kring Skogskyrkogården och Hökarängen och påtala att de här målpunkterna är från SRF. Hur ser ni en lösning?

Christoffer: Ja, det ska vi göra.

8. Frågor från DHR

b. Rullstolstaxi, hur ofta används den? Väntetid resenärer.

Hur ofta används rullstolstaxi? Hur långa väntetider för strandsatt resenär? I vilka trafikslag?

Enligt statistik från kundtjänsten har det under 2025 hittills kommit in 23 ärenden för tillgänglighetsgaranti. Under 2024 kom det in 55 ärenden avseende tillgänglighetsgarantin.

Av de 23 ärenden under 2025 hade vi 8 ärenden där rullstolstaxi/specialfordon beställdes för resenären. Angående väntetiden är dessa varierande, eftersom det beror på resurserna (antal taxibilar, specialfordon och förare) som finns att tillgå vid tillfället, där även trafikköer kan vara en faktor för hur lång väntetiden kan bli för resenär.

När det kommer till vilket trafikslag så är det tunnelbanan för samtliga ärenden och den gemensamma nämnaren är att hissen är ur funktion.

Kommer tillgänglighetsgarantin gälla och gå att använda under nedstängningen av gröna linjen i sommar?

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

PROTOKOLL
2025-06-12
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Avseende tillgänglighetsgarantin i sommar gäller den som vanligt, men utifrån förutsättningarna att ersättningstrafiken är den ordinarie trafiken, dvs. kommer inte en tillgänglighetsanpassad buss gäller garantin.

Jaan: Det blir kanske bättre att TF ska byta leverantörerna. Klagomål på väntetid.

Klagomål från Mica att hissar som inte fungerar. Hur snabbt ska de repareras?

Joakim: Hur snabbt en stillastående hiss ska åtgärdas beror på station, tid på dygnet och annat, som t.ex. tillgång på reservdelar. Det sistnämnda påverkar främst de äldre hissarna.

För de mest prioriterade hissarna ska t.ex. akuta fel avhjälpas inom 2 h, medan det för hissar längre ut i systemet kan handla om upp till 6 h.

Utifrån statistik kan vi se att upp till 90 % av de mest centrala hissarna åtgärdas inom 6 h, medan det för hissar längre ut i systemet tar upp till en dag. Tittar vi på 100 % av hissarna åtgärdas dessa inom 3 dagar för de centrala stationerna respektive 5 dagar för de mer perifera stationerna.

c. Bärplansbåten

Hur länge kan den köra efter tabell innan den räknas som ordinarie i verksamheten?

Bärplansbåten går t.o.m. augusti, försökstrafik utanför ordinarie utbud, annonseras ej. Så den räknas inte som ordinarie trafik då den exempelvis kan ställas in med kort varsel.

Fråga från Alex om det blir fler eller större båtar (större trafikslag)?

Joakim: Om det blir fler eller större båtar framöver vet jag inte. Men generellt vill TF integrera sjötrafik mer i ordinarie SL trafiken.

d. Kundtjänst

Vilka brister anmäls mest till Kundtjänst? Kan man se någon positiv respektive negativ tendens i anmälningarna?

Joakim presenterade statistik från den visade tabellen samt tillhörande linjediagram. Diagrammet visade data för åren 2023, 2024 och 2025 med en tendens mot färre inkomna kundtjänstärende. Antalet ärenden är inte särskilt

högt – i genomsnitt anmäls cirka 45–50 ärenden per månad. Nivån bedöms som relativt stabil.

9. Övriga frågor

a. Buss 67

Hur ska rullstolsanvändare komma med bussen från KTH ut på Djurgården då buss är redan full när den kommer till KTH.

Det en fråga om efterfrågan och utbud. Jag ska ta med det och skicka med den här frågan att det här är problem med resenär med rullstol när bussen är full särskilt på sommaren. Det blir en tillgänglighetsfråga till Djurgården.

Här kan även resegarantin nyttjas.

Synpunkt från Mica att bussar åker förbi barnvagnar.

Det lyftes att det är viktigt att lämna sina synpunkter i samband med remissen om trafikförändringen (Christoffer).

b. Taktila skyltar i hissar

De flesta hissar på pendeltågs- och tunnelbanestationer går mellan två nivåer – biljetthall och plattform. Vid större bytespunkter finns fler nivåer och antalet sådana bytespunkter kommer att öka framöver.

Hur är det med taktila markeringar av hissarna? Behöver vi komplettera med båda taktila markeringar och i vilka i sådana fall? Om det bara finns två knappar, behöver vi markera ut mellanplans knapparna? Det måste vara hållbar markering. Ska det vara siffror eller relief?

Christoffer: Vi återkommer.

c. Saltsjöbanan

Kerstin: Klagomål på att Saltsjöbanan inte fungerar som det måste.

Anledningen är ofta vagnbrist, för korta tåg samt problem med torra spår.

Ersättningsbussarna ofta står i kö vilket ytterligare försvårar resandet.

Joakim: Att Saltsjöbanan har problem för tillfället beror på problem med smörjningen av tågen.

10. Avslutning

Tack! Vi ses i höst på Resursgrupp på plats!