

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

MÖTESANTECKNINGAR
2025-06-04

Ärende/Dok. id.
Möte nr

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Helena Gozzi
08-123 316 20
helena.gozzi@regionstockholm.se

Minnesanteckningar förda vid Samverkansråd, med fokus på färdtjänst, med intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor, länets pensionärsorganisationer samt politiker i Färdtjänstutskottet

Tid: Onsdagen, den 4 juni 2025, kl 13.00-15:00
Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100 – Lokal: T-centralen

Deltagare från intresseorganisationerna

Patrick Englund, DHR	Bernd Primer, Funktionsrätt HiSL
Berit Hagström, Funktionsrätt Sthlm, kansli	Åsa Werner, Funktionsrätt Sthlm/Attention
Sirkka Husso, SRF	Christoffer Örnevik, SRF kansli
Åse Johansson Kristiansen, Funktionsrätt FUB	Kevin Nordfors, Funktionsrätt RBU

Pensionärsorganisationerna

Leif Pehrson, SPF

Färdtjänstutskottet

Stefan Wanngård Johansson (S)	Maria Antonsson (MP)
Björn Häll-Kellerman (V)	
Dan Engstrand (M)	
Roland Johansson (SD)	

Politiska sekreterare

Henning Larsson (S)

Trafikförvaltningen

Jenny Vowden	Sofie Belander Nystedt
Ulrik Waldau	Joel Almstedt
Pehr Elfstrand	
Michael Erman	

Region Stockholm
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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

MÖTESANTECKNINGAR
2025-06-04

Ärende/Dok. id.
Möte nr

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Inledning

Jenny Vowden hälsade de närvarande välkomna till mötet och presenterar dagens agenda.

Anmälan av en övrig fråga (se nedan):

Åsa Werner: Problem i SL-trafiken, har det påverkat tillståndsansökningarna för färdtjänst.

Presentationsrunda.

Information om Trafikförsörjningsprogrammet

Michael Erman informerade om Regionens ”nya” Trafikförsörjningsprogrammet (ppt finns som bilaga - Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2025). Det beslutades av regionfullmäktige i september 2024. Det är vägledande men inte bindande för Region Stockholm, länets kommuner, statliga myndigheter och andra offentliga organ. Programmet innehåller en beskrivning av dagens kollektivtrafik och resande och av framtida behov inklusive de särskilda persontransporterna. Programmet anger mål för kollektivtrafikens utveckling fram till 2035 och hur dessa ska nås. Mål no. 6 är ett specifikt mål för de särskilda persontransporterna.

Medskick och kommentarer:

Få av deltagarna hade tidigare läst Trafikförsörjningsprogrammet. Det lyftes att det är bra att programmet finns, att viktiga delar är med, men frustrerande när det upplevs att kollektivtrafiken inte fungerar som tänkt. Lyftes att programmet är ett långsiktigt styrdokument.

Fråga lyftes också om begreppet dörr till dörr, att begreppet kanske skiljer sig mellan olika intressenter. I programmet står det att det för målgrupper med behov av tillgänglighetsanpassningar är det särskilt viktigt att hela resekedjan från dörr till dörr fungerar, ex. vägen till stationer och hållplatser.

Fråga om beställningstrafik nämns i programmet. Svaret är att anropsstyrd trafik nämns.

Information om status uppdatering av trafikhanteringssystem

Joel Almstedt informerade om Nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten (ppt finns som bilaga).

Det befintliga systemet Samplan hanterar färdtjänstresor, sjukresor och tjänstresor. Det är gammalt (30 år) och behöver förnyas. En vidareutveckling är inte möjlig.

Ett nytt system behövs, det anses som verksamhetskritiskt eftersom är det kärnan av TF:s operativa arbete med att ordna särskilda persontransporter.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

MÖTESANTECKNINGAR
2025-06-04

Ärende/Dok. id.
Möte nr

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Nya förmågor blir en utökad samplanering genom en flexiblere modell för transportuppdrag, effektivare adresshantering, vägnät och geografisk information, bättre analysmöjligheter (tex. resmönster) och informationshantering samt även hantering av Närtrafiken.

Arbetet pågår och ska avslutas 2027 enligt nuvarande plan, det innehåller både interna utvecklingsarbeten och inköp av befintliga externa tjänster (upphandling på gång, det finns 5-6 företag som erbjuder sådana system/tjänster). Det som ska utvecklas är en webbapplikation ”beställnings- och avtalswebb” (beställning, bevakning av resan, kapacitetshantering, åtgärdsstöd för resegaranti) och tjänster (tillståndsverifiering och saldo). Själva trafikhanteringssystemet ska upphandlas och inte utvecklas på samma sätt som de andra delarna.

Frågor om kravställning i upphandlingen (som dock är sekretessbelagd) – medskick från gruppen som kan inkluderas i TF:s arbete eftersom det befinner sig i tidigt skede.

Osäkert världsläge – finns det ett alternativt system om trafikbeställningen inte fungerar? Det nya systemet kommer vara stabilare än dagens system. Driften ska spridas på olika ställen. Den nya förmågan utvecklas inte specifikt för att kunna stå emot cyberangrepp. Men givet den nya systemarkitekturen m.m. kommer systemet att bättre kunna stå emot detta. I händelse av ett cyberangrepp finns delar och komponenter som påverkar i hög grad men som vi inte har kontroll över även i framtiden, t.ex. driften, internetleverantörer etc.

Det nya, externt köpta system/tjänsten innebär en långsiktig samverkan även i driften.

Fråga om det kommer finnas en ny app?

Appen hanteras i parallellt team på trafikförvaltningen. Arbetet kommer att samordnas mellan dessa team och det arbete som sker i arbetet med nytt trafikhanteringssystem. Appen kommer kontinuerligt utvecklas och därigenom med tiden kunna utnyttja de nya möjligheter som arbetet med nytt trafikhanteringssystem levererar.

Information om Önskan om Samverkansråd för digitaliseringsfrågor

Åse Johansson Kristiansen från Funktionsrådet Sthlm presenterar några idéer avseende ett nytt samverkansråd för digitaliseringsfrågor som bygger på en rapport.

Olika saker belysas i rapporten som kretsar kring digital tillgänglighet bl.a. ett förslag att starta ett nytt regionalt center, skapande av kontinuerliga testmiljöer och även ett nytt samverkansråd.

Gruppen stöttar idén inklusive ordföranden för nämnden, nya digitala lösningar måste ta hänsyn till allas tillgänglighet (tex. en karttjänst i appen som dock inte hjälper synskadade). Region Stockholm borde ha/skapa en gemensam utformning för olika tjänster så att de liknar varandra och användare inte behöver lära sig flera olika användarmiljöer.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering

MÖTESANTECKNINGAR
2025-06-04

Ärende/Dok. id.
Möte nr

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Övrig fråga

Åsa Werner: Problem i SL-trafiken, har det påverkat tillståndsansökningarna för färdtjänst? Trängsel i bussar, tex. från Nacka och Värmdö, är ett problem för personer med funktionsnedsättning (t.ex. neuropsykiska syndrom) som förvärras genom att trafikinformation inte är korrekt eller saknas. Är man då hänvisad till bussen i den allmänna kollektivtrafiken och inte får tillstånd för färdtjänst innebär i så fall det en reell utmaning.

TF: möjlighet att ansöka om kortare tillstånd finns. Viktigt är och förblir att det finns relevant underlag för en ansökan. Ny läkartjänst finns upphandlad genom Region Stockholm. Funktionsrätt lyfte att de gärna bidrar till att förbättra tjänsten.

Avslutning

Nästa möte är planerat till den 2 oktober.

Jenny Vowden tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid anteckningarna:

Michael Erman

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

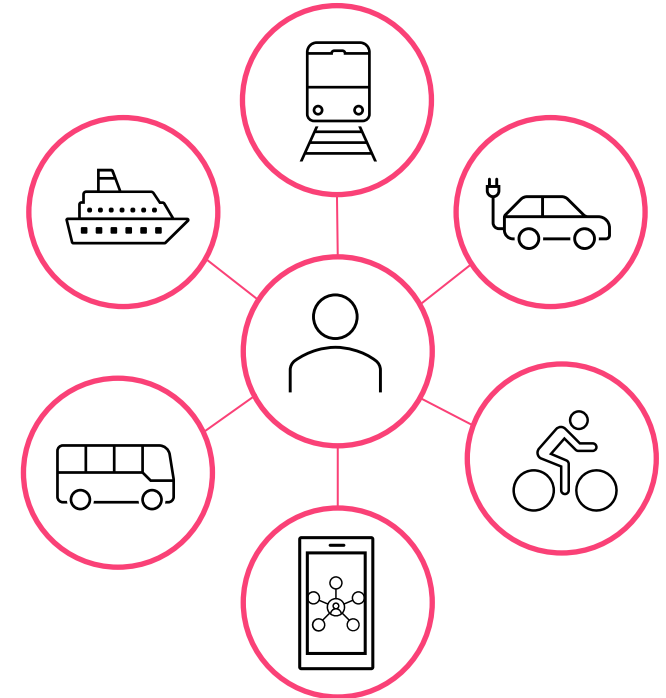
Innehåll och användning



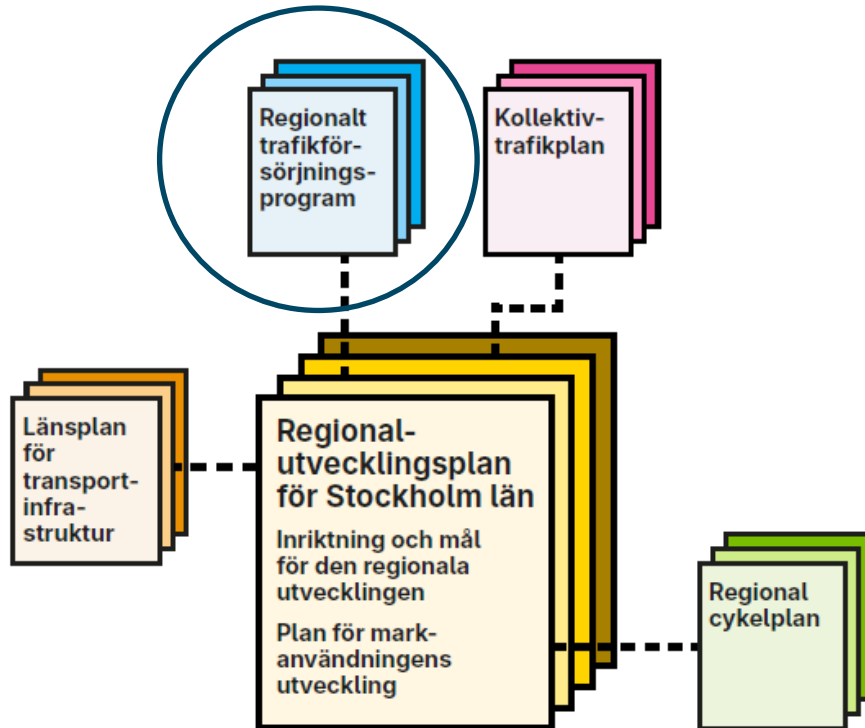
Samverkansråd färdtjänst
2025-06-04

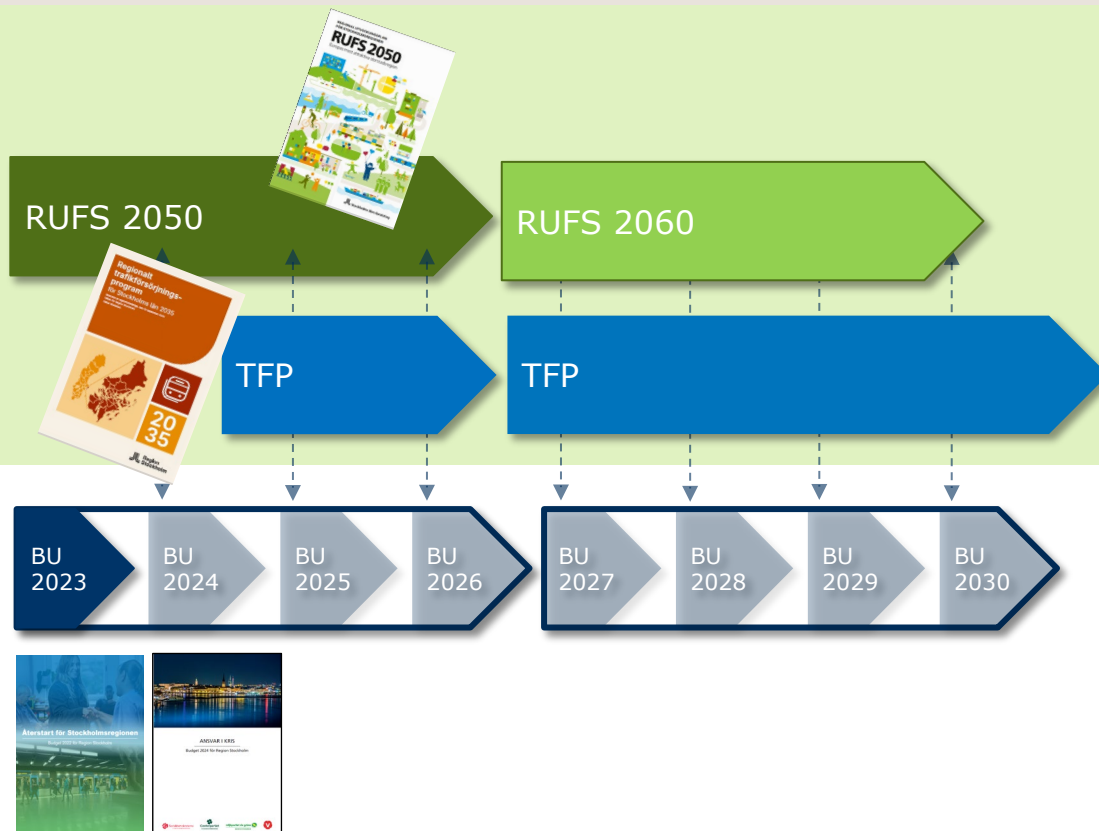
Varför ett regionalt trafikförsörjningsprogram?

- Kollektivtrafiklagen
- Beskriva behovet av kollektivtrafik, sätta mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling i länet
- Kunna planera strategiskt och långsiktigt och säkerställa kollektivtrafik som bidrar till samhällsutveckling
- Grund till allmän trafikplikt



Regionens styrande dokument





RUFS och TFP

- Regionala inriktningsdokument
- Strategisk nivå
- Delad rådighet
- Regionala mål, ej verksamhetsmål
- Vägledning för regionens aktörer
- Kommunikationsverktyg

Budget

- Anger inriktning och ekonomiska förutsättningar (ex. mål, anslag, investeringsutrymme) för Region Stockholms nämnder och bolag
- Region Stockholm har full rådighet över budget*

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2035

Förändrad målmodell

- Fokus på den bredare inriktningen (målen), snarare än på indikatorer
- Nya mål för kollektivtrafiken rör kombinationsresor, pålitlighet, jämlika förutsättningar och resiliens (t.ex. klimatförändringar och antagonistiska hot).
- **Särskilda persontransporter med eget mål (nr 6).**
- Ambitionshöjande målvärden som t.ex. marknadsandelen för kollektivtrafik och pålitlighet



3 mål

9 fokusområden

20 indikatorer



3 teman

9 mål

11 indikatorer

Nio mål för kollektivtrafiken 2035

Hållbar mobilitet

Mål 2035

1. Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen i allt fler resrelationer
2. **Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig**
3. Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel

Tillgänglig region

Mål 2035

4. **Kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i regionen**
5. Kollektivtrafiken binder samman regionen
6. **I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan**

Ansvarsfullt kollektivtrafiksyst

Mål 2035

7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa
8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar
9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning

Hållbar mobilitet

Mål

1. Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen i allt fler reserelationer

Beskrivning

Större ökning av marknadsandelen, kräver kraftsamling internt och externt. Satsningar där det finns ouppfylld potential och där bilandelen är hög. Inte bara stärkt utbud; även framkomlighet, bytespunkter och smidiga anslutningar, beteendepåverkan, kommunikationsinsatser med mera.

2. Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig

Vilja och våga åka, oavsett trafikslag och tid på dygnet. Trygghetsskapande åtgärder för barn och unga, kvinnor, äldre, resenärer med funktionsnedsättning. Kunna lita på att komma i tid. Få korrekt information vid förseningar.

3. Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel

Öka andelen hållbara resor, minska behovet att äga och använda egen bil. Förbättra möjligheterna att använda kollektivtrafiken som del av resan och att använda kollektivtrafiken ibland (bilpool, hyrcykel, osv ibland). Bytespunkterna centrala; smidiga byten, god orienterbarhet.



Tillgänglig region

Mål

Beskrivning

4. Kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i regionen

Utveckling med hänsyn till varierade förutsättningar hos invånare. Fokus på grupper som oftare är beroende av kollektivtrafik. Utveckling av möjligheter att använda kollektivtrafik för fler resor än till arbete/skola.

5. Kollektivtrafiken binder samman regionen

Trafiken utvecklas med utgångspunkt i RUFSS bebyggelsestruktur. Fokus på resurseffektivitet i de centrala delarna, bytespunkter och restider i halvcentrala bandet, tillgänglighet till bytespunkter och kapacitetsstarka stråk i yttre områden, grundläggande mobilitet i glesa områden.

6. I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan

Centralt för att tillgängliggöra regionen för de som inte kan använda den allmänna kollektivtrafiken. Viktiga faktorer är trygghet, punktlighet, information och gott bemötande (= god kvalitet).

Ansvarsfullt kollektivtrafiksystem

Mål

Beskrivning

7. Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa

Minskat buller, minskade utsläpp av växthusgaser, ökad energieffektivisering, hänsyn till biologisk mångfald och minskning av förorenade utsläpp till luft och vatten. Säkert utformad kollektivtrafik och kollektivtrafikanläggning. Suicidpreventiva åtgärder.

8. Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar

Dagens och framtidens kollektivtrafik behöver anpassas för att möta klimatutmaningar. Kollektivtrafiken behöver fungera vid kriser och osäkerheter i omvärlden som till exempel antagonistiska hot och pandemi.

9. Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning

Vidmakthålla befintligt system. Underhållsarbete. Balans mellan utbudet, efterfrågan och tillgängliga resurser. Jämn och hög beläggning. Resurseffektiva lösningar och arbetsmetoder avseende energi och material vid planering, investering, drift och förvaltning.

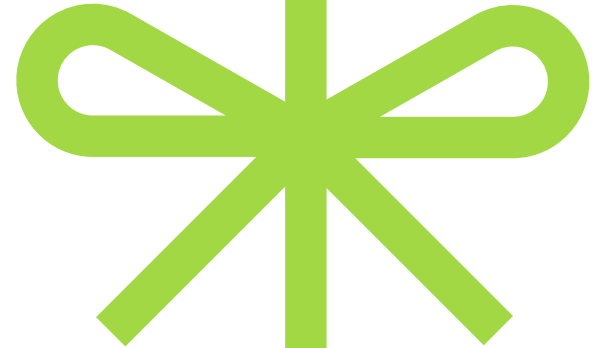
Tillgänglig region – viktiga indikatorer

Tillgänglig region

Mål	Indikator	Basår 2023	Målvärde 2035	Kompletterande mått
4. Kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i regionen	Fullt tillgänglig linje eller bytespunkt	85 %	100 %	<ul style="list-style-type: none"> Andel länsinvånare som upplever att det är enkelt använda kollektivtrafiken till fritidsaktiviteter
5. Kollektivtrafiken binder samman regionen	Andel länsinvånare som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör	69 %	75 %	<ul style="list-style-type: none"> Antal resrelationer mellan regionala stadskärnor och city som har en restidskvot på 1,5 eller mindre
	Antal resrelationer mellan regionala stadskärnor på samma regionhalva som har en restidskvot på 1,5 eller mindre*	5 av 12 (42%)	8 av 12 (67%)	
6. I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan	Andel nöjda resenärer med särskilda persontransporter – hela resan	88 %	90 %	<ul style="list-style-type: none"> Punktlighet för särskilda persontransporter Andel trygga resenärer i särskilda persontransporter

Hur används TFP i vår verksamhet?

- Vägleder de mål och indikatorer som sätts i budget
- Inriktningen ska omsättas i andra styrande dokument, t ex utvecklingsplan SPT, berörda riktlinjer
- Stöd och vägledning för utredningar där genomförande ligger långt fram i tid
- Årlig uppföljning
- Vägleder i samverkan med t ex kommuner, trafikverket och externa organisationer som Samverkansrådet färdtjänst



Länkar till TFP & tillhörande underlagen



TFP på regionstockholm.se:

[Regionalt trafikförsörjningsprogram - Region Stockholm](#)

Tack!

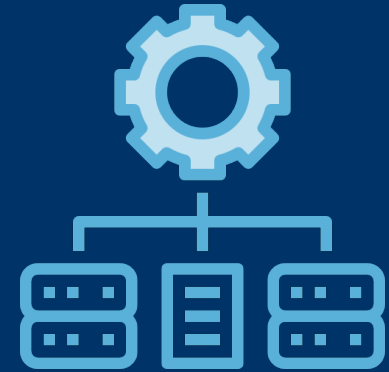
Nytt trafikhanteringssystem för färdtjänsten

Samverkansråd Färdtjänst

2025-06-04

01

Bakgrund,
syfte & mål



Övergripande problembeskrivning

- Systemet Samplan är trafikförvaltningens nuvarande trafikhanteringssystem för färdtjänstresor, sjukresor och tjänsteresor.
- Samplan är ålderstiget (togs i drift 1994), har hög driftkostnad, är riskfyllt att underhålla samt att planering av de anropsstyrda resorna behöver effektiviseras.
- Den totala situationen för det befintliga trafikhanteringssystemet Samplan är att risknivån är hög avseende förändringar, livscykelhantering, resursförsörjning och möjligheten att motstå IT-säkerhetsangrepp.

Nytt trafikhanteringssystem



Vidmakthålla förmåga gällande färdtjänst, sjukresor och tjänsteresor inom Stockholms län. Detta inkluderar hantering av geografi, leverantörer, avtal, resenärer, tillstånd och resor.



Stödja förändring (verksamhet och IT ändras löpande i systemets omgivning)



Möjliggöra trafik med samplanering av resenärer och t.ex. planering av trafik i ruttor (med bibehållen servicenivå)



Säker hantering av den känsliga information som hanteras i systemet, inkl. säkrare användarinloggning.



Förmåga till analys av trafikutfall, geografiska förutsättningar och analys av andra data som hanteras i systemstödet



Trafikhantering - Nya förmågor

- Utökad samplanering genom flexiblare modell för transportuppdrag
- Effektivare och mer flexibel styrning av adresshantering, vägnät och geografiska avgränsningar
- Effektivare och fler möjligheter till analys av resor, resmönster, transportörer
- Utökad användning av SUTI för en mer komplett bild av transportutförande
- Högre nivå av säkerhet gällande kommunikation, lagring och åtkomst
- Hantering av närtrafik



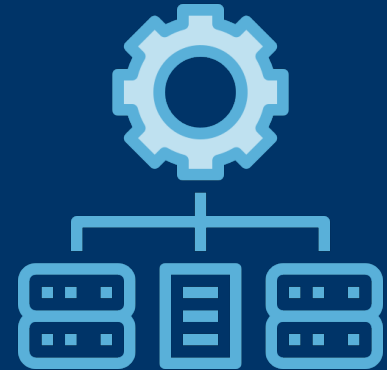
Trafikhantering - utvecklingsområden

- Utökad återrapportering av transporter och resor som slutförts (strategisk dataanalys)
- Samordning med allmän kollektivtrafik vid bokning och reseutförande, inklusive kopplade resor och ledsagartjänster
- Trafikledning av fordon som utför transportuppdrag
- Stöd för flera fordonstyper (taxibåtar, nya okända typer)
- Etc...

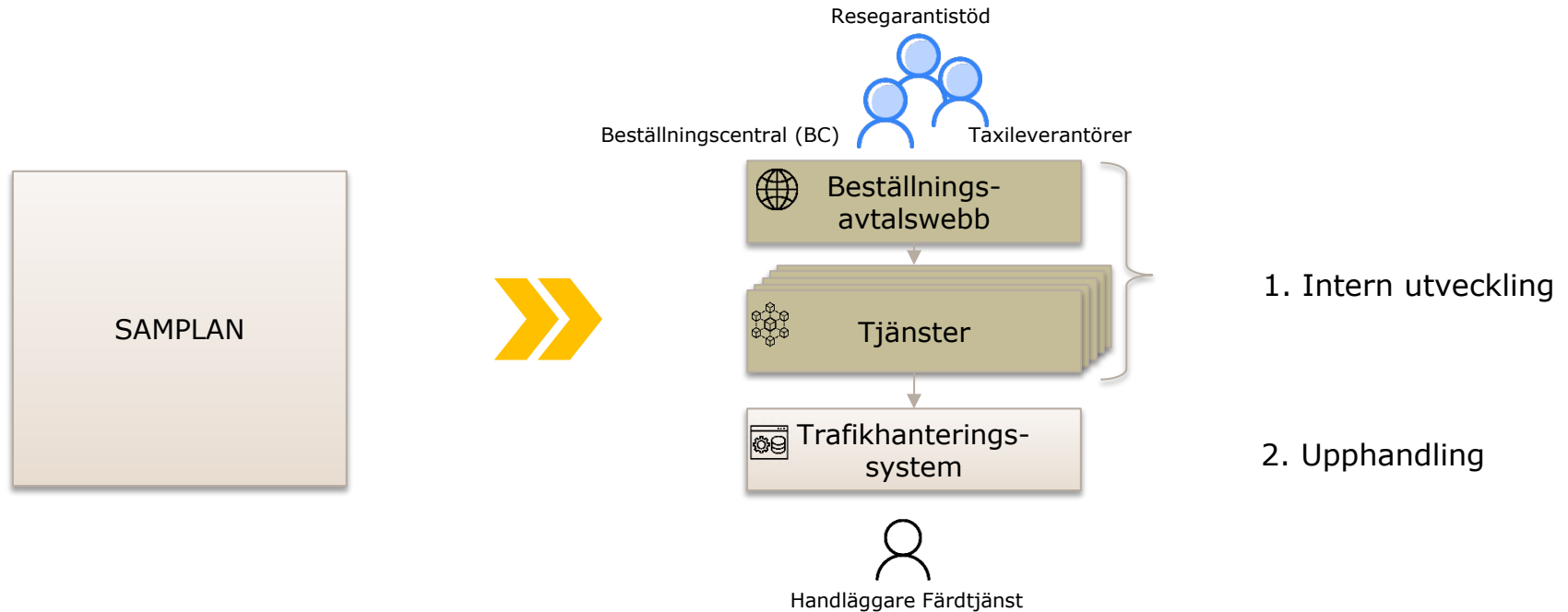


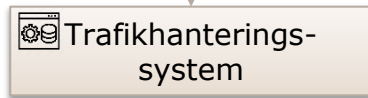
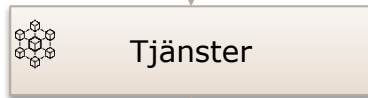
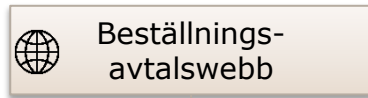
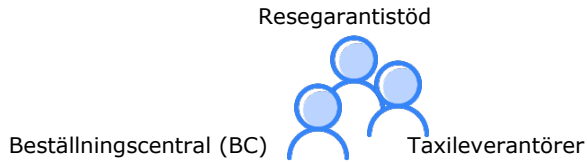
02

Tekniska förutsättningar



Systemstruktur





▪ En ny **beställnings- och avtalswebb**

- Beställning och resebevakningsstöd
- Trafikkapacitetshantering
- Åtgärdsstöd för resegaranti

▪ En ny uppsättning **mikrotjänster**

- Tillståndsverifiering och saldohantering
- Resebeställning och resebevakning
- Dynamisk avtalshantering (trafikkapacitetshantering)

▪ Ett nytt **trafikhanteringssystem**

- Hantering av resor och transporter med avtalade taxileverantörer
- Avtalshantering

Upphandling & utveckling



SPT Trafikhanteringssystem

- Komplex funktionalitet (trafikförsörjning/optimering)
- Kompetens saknas hos trafikförvaltningen

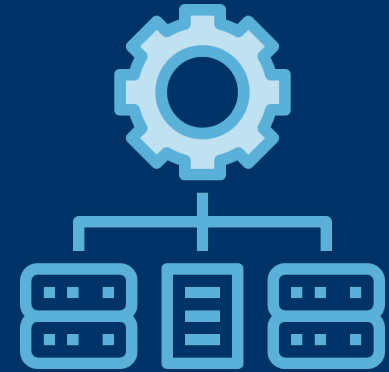


Beställningswebb & mikrotjänster

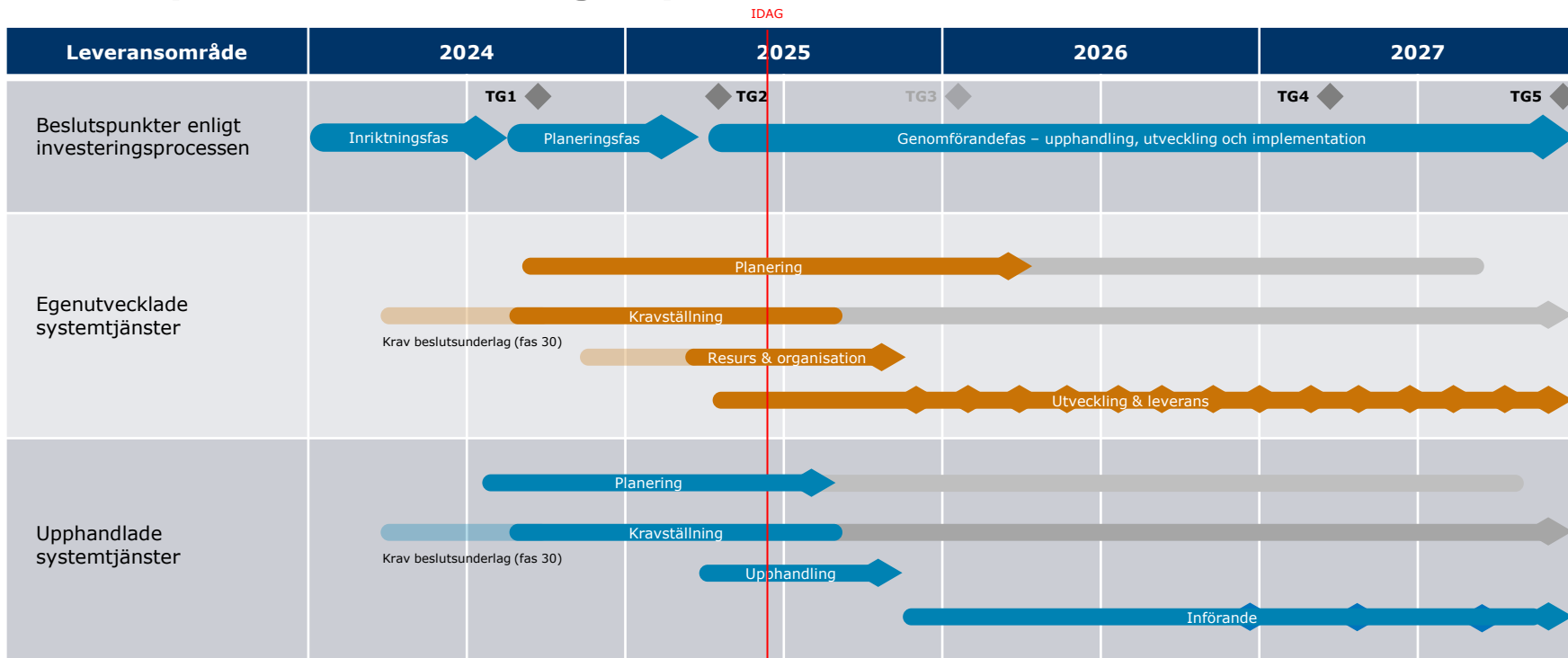
- Funktionalitet specifik för Region Stockholm
- Förbättrad möjlighet till integration med andra system
- Behov av flexibilitet
- Behov av rådighet
- Funktionalitet finns redan i SPT systemlandskap

03

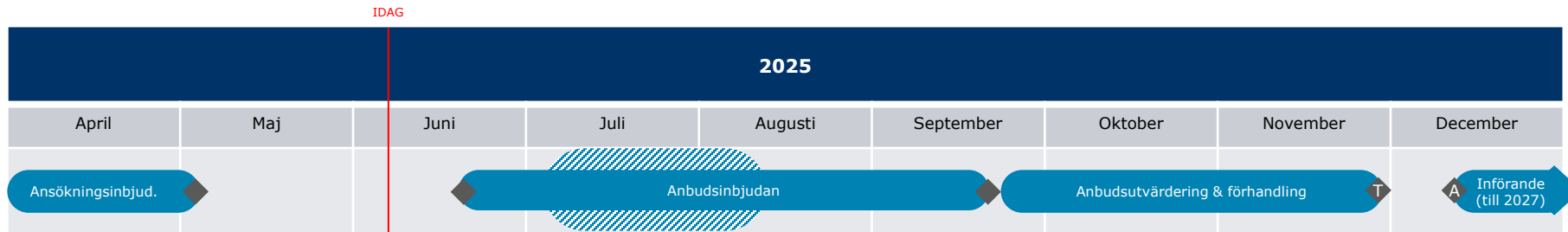
Utveckling och tidplan



Tidplan - övergripande



Upphandling (preliminär)



Sammanfattning



Befintligt IT-stöd (Samplan) kan inte vidareutvecklas och inom en snar framtid inte heller vidmakthållas. Utan ett nytt system risker verksamheten drabbas av omfattande driftstörningar.



Det nya trafikhanteringssystemet är mycket verksamhetskritisk. Det utgör – tillsammans med taxileverantörernas trafiksystem – kärnsystem för hela den operativa särskilda kollektivtrafiken i Stockholms län.



Systemstödet ska uppfylla höga krav på prestanda och ha en mycket hög tillgänglighet



Konfidentialitet och sekretess medför att systemstödet ska realiseras med hög nivå vid inloggning/autentisering och med krav på kryptering vid transport och i vila.



Den nya systemförmågan ska möjliggöra en ersättning av Samplan t.o.m. 2027*