

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

MÖTESANTECKNINGAR
2025-05-14
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Nathalie Wallin
08-123-17717
nathalie.wallin1@regionstockholm.se

Deltagare

Minnesanteckningar från Samverkansråd 2025-04-28

Inbjudan: intresseorganisationerna för funktionshinderfrågor, länets pensionärsorganisationer samt politiker i Trafiknämnden

Tid: Måndag 2025-04-28, kl. 13:00-15:00

Plats: Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen

Från funktionshinderorganisationerna

Fredrik Sandman, Funktionsrätt Stockholms län
Bernd Priemer, Funktionsrätt Stockholms län
Seppo Poutanen, Funktionsrätt Stockholms län
Berit Hagström, Funktionsrätt Sthlm kansli
Maria Sverker, Funktionsrätt Stockholms län
Björn Häll, Funktionsrätt Stockholms län
Jaan Kaur, DHR
Ingela Sjöqvist, SRF

Lena Larsen, SKPF
Ewa Swärd, SKPF
Leif Pehrson, SPF
Maris Sedlenieks, SPF
Anders Lissegårdh,
Funktionsrätt RTP-S
Patrick Englund, DHR
Christoffer Örnevik, SRF
Maria Sverker, SRF

Politiker

Henrik Juhlin, (C)
Harry Bouveng (M)
Edvin Stertman (MP)

Karl Henriksson (KD)
Lina El Yafi (V)
Anton Fendert (MP)

Från Trafikförvaltningen

Maria Röjvall, Sektionschef, Strategisk
utveckling/Hållbar utveckling

Joakim Swahn,
Hållbarhetsstrateg
Tillgänglighet, SU/Hållbar
utveckling

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

MÖTESANTECKNINGAR
2025-05-14
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ingrid Wallerstedt, Affärsförvaltare,
Affärsförvaltare kundservice, Trafikavdelningen/
Spårtrafik

Dietmar Wagner, Projektchef
Grupp Saltsjöbanan

Tara Mellquist,
Hållbarhetssamordnare/Program SB

Emma Lindahl, Chef för kund- och stationsservice,
och stationsservice,
SJ Stockholmståg

Carina Trofast, Sektionschef Resenärsservice och
Försäljning / Kommunikation och försäljning

Mikael Danielsson,
Affärsområdeschef för
Pendeltåget, Trafikavdelningen/
Spårtrafik

Nathalie Wallin,
Verksamhetskoordinator,
SU/Hållbar utveckling
Peter Dufvenberg, Projektledare
SB/Saltsjöbanan

Ingrid Wallerstedt,
Affärsförvaltare kundservice,
Trafikavdelningen/ Spårtrafik

Josephine Ernström
Produktägare Digitala kanaler /
Kommunikation och försäljning

1. Inledning och presentation

Deltagarna presenterade sig.

2. Information: Program Saltsjöbanan (SB)

Peter Dufvenberg, projektledare Grupp Saltsjöbanan presenterade projekt Saltsjöbanan.

Trafiknytt SB

Projektet involverar flera parter med hög intern komplexitet. Parterna är beroende av varandra för att helheten ska fungera. De nya tågen kräver mer effekt och är längre, vilket medför behov av ombyggnation av depå. En ny bro ska byggas och uppdatering görs av signalsystem.

All tågtrafik har varit inställd sedan påskhelgen på grund av vagnbrist. Uppdaterad information finns på SL:s hemsida alternativt kan Karolina Wichman, ansvarig för projektkommunikationen, kontaktas.

Leif (SPF) lyfte frågan om resan till Tattby och påpekade att ersättningstrafiken tar lång tid p.g.a. väntetider. Varför dras SB in i Slussen?
Dietmar: Det finns en strategi bakom varför vi tog det här beslutet. Vi återkopplar.

Peter beskrev nuläget för SB med arbeten som har utförts. Stadsgårdstunneln behöver göras större för att anpassas för de nya tågen som trafikförvaltningen planerar att köpa in. Trafikstart med X25 bedöms preliminärt ske under 2029. Nya moderna fordon kommer ge en tystare och bekvämare resa.

Fråga från Berit om det finns möjlighet att tillgänglighetsanpassa de nya tågen?
Joakim: Grunden är samma kravspecifikation och design som för X15, C30 och C20. Tanken är att spårfordon ska vara så lika som möjligt för att underlätta orienterbarhet

Anders lyfte synpunkter att instegen matchas mellan perrong och tåg.
Joakim: Målsättningen är att instegsavstånd inte ska vara sämre än idag. Det är framför allt problem vid plattform i kurva. De nya tågen ska utformas så bra det bara är möjligt för att skapa så bra insteg som möjligt.

Beskrivning av Slussen-projektet (Peter Dufvenberg). Kravställning har gjorts utifrån RiTill, systemhandlingen har granskats och godkänds av sakkunnig inom tillgänglighet. Systemhandling sätter ramverket. Trafikstartart kommer preliminärt ske under 2029.

Berit frågade om Nacka station är k-märkt.
Ja, det är den. Huset ska därför flyttas till annan plats, den kommer inte vara en del av Saltsjöbanan.

Norra Danviksbron ska vara ombyggd 2026. Information lämnades om hur projektet hanterar kommunikation med närboende respektive resenärer. Vi informerar om våra arbeten via utskick, SMS, media eller våra webbnyheter på regionstockholm.se/saltsjöbanan eller via vår app. Syftet är att skapa förståelse gällande störningen.

Fråga från Berit om Nacka kommun är en bromskloss för projektet?
Svar: Nacka vill också få i gång trafiken.

3. Rampservice pendeltåget

Emma Lindahl, Chef för kund- och stationsservice, SJ Stockholmståg presenterade rampservice. Det finns totalt 54 pendeltågsstationer, 13 st är obemannade och resten är bemannade. Rampservice vid Arlanda, Knivsta och Bålsta måste förbokas p.g.a. särskilda förutsättningar, där krävs särskild ramp.

Rampservice erbjuds både genom förbokning och spontant. Den spontana rampservicen ser olika ut på olika stationer.

- På bemannade stationer anmäler sig resenär till stationsvärden, som sedan tar emot resenär, bokar resa i formulär, ringer Trafikledningen och hänvisar resenär till mitten av plattform/skylt. Kontakt med Trafikledningen krävs för att säkerställa att hjälp finns på ankomstationen
- På obemannade stationer Västerhaninge – Nynäshamn samt Södertälje – Gnesta fungerar rampservicen i princip som när tågvärdarna fanns kvar, dvs. resenär ställer sig vid mitten av plattformen/skylten och anmäler sig till kundservicevärden ombord på tåget.
- Uppsala: Lokföraren möter upp resenär vid skylten för rampservice och genomför rampservice
- Arlanda, Knivsta och Bålsta erbjuder inte spontan rampservice, utan här måste förbokning ske pga. särskild ramp

Patrick (DHR) reser ofta från Huddinge. Personalen i spärren säger att man måste ringa innan.

Kommentar från Emma: Det stämmer inte. Vi har ca 600 medarbetare, vi försöker sprida kunskap till alla om detta. Stationsvärden ska kontakta trafikledningen som utser vem som ska hjälpa till. Emma tar gärna emot synpunkter.

Det finns obemannade stationer: Södertälje- Gnesta och Västerhaninge- Nynäshamn. I snitt 7 rampservice resor per dag sedan SJ Stockholmståg tog över i mars 2024. X60b har inget utskjutande fotsteg, SJ Stockholmståg skulle önska att det vore möjligt att se i appen om det finns utskjutande fotsteg.

Fråga om fotstegen (Jaan).

Mikael: Det finns två generationer av tåg i trafik och att infrastrukturen skiljer sig, bl.a. avseende plattformshöjd. Funktionen på de rörliga fotstegen har inte fungerat om de ska. Det finns säkerhetsrisker att man kan fastna och både fordon och människor som finns på plattform kan skadas. Av säkerhetsskäl har ett aktivt beslut tagits om att stänga av alla rörliga fotsteg. Inom kort kommer beslut tas om hur nuvarande fordon ska rustas upp för att fungera ytterligare ett antal år. Vi har 129 fordon att bygga om.

Jaan lyfte synpunkter att det är livsfarligt att fastna mellan perrong och tåg.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

MÖTESANTECKNINGAR
2025-05-14
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tumba station är rak men där avståndet till tåget ändå upplevs som obehagligt stort.

Svar: Rekommendation att använda rampservice.

Fråga om rampservice fungerar dygnet runt?

Svar: Ja. Lokförarna stödjer på obemannade stationer.

Fråga om mobila ramperna finns på tågen?

Svar: Ja, de finns. Personalen hjälper till med att rulla ut rampen.

Under perioden mars 2024 – feb 2025 har det, på sträckan Västerhaninge – Nynäshamn utförts totalt 166 rampservice, varav 62 varit spontana. På Sträckan Södertälje – Gnesta har totalt 65 rampservice utförts, varav 4 varit spontana. Utifrån det låga antalet spontana rampservice på Södertälje – Gnesta finns funderingar om det går att göra förändringar i den spontana rampservicen. Ett förslag är att man på denna sträcka ska testa att som kund ge 15-30 min framförhållning på önskad rampservice. Syftet skulle vara att kunna omfördela personal, som idag till största del sitter överksamla på tåget, till sträckor/stationer med högre efterfrågan på rampservice. Genom att kräva viss framförhållning på en sträcka med förhållandevis få rampservice skulle den totala servicenivån på rampservice kunna öka utan att kostnaderna ökar.

Seppo lyfte synpunkt om att Bålsta-linjen stängs under sommaren.

Ersättningsbussar planeras mellan Kungsängen och Bålsta. Han ställde en fråga om vad som händer om ersättningsbussarna inte kan komma fram, och vilka alternativ som då finns.

Svar: Frågan tas med vidare och återkoppling sker vid senare tillfälle.

Information om antal rampservice per månad mellan sträckan Södertälje – Gnesta (5,5). Synpunkter från Maria om man kanske inte vågar göra en spontanresa.

Jaan: Tycker inte det är en bra lösning.

Anton: Det politiska beslutet att det fortsatt ska finnas spontan rampservice. Om det ska fungera som pilot är det viktigt att det fungerar med spontan rampservice.

4. Utveckling reseplaneraren. Representant från avdelning Kommunikation och försäljning

Josephine Ernström och Carina Trofast från Kommunikation och försäljning arbetar med ett initiativ om nytt koncept för SL-appen.

Josephine informerade om SL-appen utifrån prototyp om hur gränssnitten på första sidan justerats, hur man hittar realtidsinformationer i appen. Trafikläget har lyfts fram i gränssnittet på första sidan, tanken är att utveckling ska göras avseende.

Flik "Avgångar" har lagts. På "trafikläget" ser man olika störningar. Det ska utvecklas enligt till sina egna behov. Trafikläget finns nu men det ligger dold.

Leif ställde en fråga om hur personer med synnedsättning kan få en överblick över innehållet i appen.

Svar: Vi kan inte svara på det nu. Frågan tas med för vidare hantering.

Carina berättade om att man ska kunna söka efter resa om man har behov av att undvika trappor. Det kommer inte just nu. Vi har haft gamla IT-system, reseplanerarmotorn har bytts ut (förutsättning för barriärfri resa), nu samlas information om infrastrukturen in, om hissen ligger vid södra eller norra uppgången osv. Vi arbetar med detta men kan inte säga något om när det blir klart.

Fråga om när en sådan funktionalitet ska finnas?

Svar: Vi har ingen tidplan i nuläget.

Fråga från Ingela: Hur ska det förstå de som har funktionsersättningar med kognitiva svårigheter.

Svar: Vi jobbar med det att det blir löptext.

Fråga från Karl: Innebär det att några av Stockholms bytespunkter, där det är komplext att röra sig, kan få en guidning om var man ska gå?

Svar: Det är svårt att säga när. Vi arbetar med att kunna söka mot och navigera mot hissar. Inomhusnavigation kan man behöva även om man inte går mot hissen. Ingen tidplan på det men det finns i UP för arbetet framåt.

Jaan lyfte en fråga om möjligheten att i framtiden kunna beställa ledsagning mellan bytespunkter i tunnelbanan samt om det kommer att gå att abonnera på stationsinformation vid händelser.

Svar: Ledsagning i appen inte finns med i den nuvarande planen, frågan tas med i det fortsatta arbetet. Abonnera på stationer: stationssidor kommer finnas på webben om vad som händer på respektive station. Man ska kunna lägga in favoriter så att man får in information i appen. Vi arbetar på att utveckla detta. Det går alltid att vända sig till SL kundtjänst för synpunkter.

Seppo ställde en fråga om ansvaret för informationen som ges på plattformen. Han lyfte att det är svårt för personer med synnedsättning att veta vilken information som finns tillgänglig. Önskar förbättringar i hur informationen läses upp.

Svar: Ibland så väljer vi att banta ner information.

Joakim kompletterade med att vi känner till att det är problem med de nya digitala skyltarna och vi arbetar med att förbättra den information som ges.

Synpunkt från Berit om kognitiva funktionshinder. Jobbar ni för att utveckla appen även utifrån det?

Svar: Vi arbetar för att det ska bli förbättringar jämfört med nuläget.

Leif lyfte att det är svårt att söka en ungefärlig restid för enstaka eller flera resor i följd. Han upplever att SL:s kundtjänst har begränsade möjligheter att hjälpa till med detta vilket märks vid kontakt.

5. Inkludering av pensionärsorganisationerna i Resursgruppen

Ett nytt avtal för samverkan är tecknat mellan regionen och organisationerna. Trafikförvaltningen ska ta fram en lokal överenskommelse och Maria informerade om planen att inkludera pensionärsorganisationerna även i resursgruppsmöten.

6. Gröna linjen sommaravstängning

Joakim har skickat ut information om Gröna linjen sommaravstängning. I Farsta strand måste bussoperatörerna samverka men kommunen, i övrigt kommer ersättningstrafiken att trafikera befintliga hållplatser.

Fråga från Karl Henriksson om Trafikverkets arbeten i gatan kommer vara klara innan sommaravstängningen?

Svar: Vi vet ej, kollar upp det.

Fråga från Karl Henriksson om hur lång avstängningen blir?

Svar: 6-7 veckor. Ersättningsbussar som ska ersätta trafiken.
Ersättningsbussarna har inte samma kapacitet. Det kommer att stängas mellan 23/6 och 10/8.

Synpunkt från Seppo gällande korta tåg. Han bor på linjen 11 mot Akalla. Varför har vi bara korta tåg på den linjen på helgerna? Det är trångt med barnvagnar.

Svar: Vi har inget svar på rak arm på det, men vi kollar upp det.

7. Dörröppning pendeltåget sommar

Synpunkt om dörröppning pendeltåget sommar. Om man upptäcker att resenärer har svårt att öppna knappen har föraren instruktion att öppna dörrarna, men det kommer att vara passagerarstyr dörröppning.

Joakim: Kameror har installerats, för att öppna dörren måste man trycka på knappen.

Patrik: Vad händer om man inte kan öppna dörren (inte ser eller inte når knappen)?

Joakim: Om man är inne i tåget är risken att man inte kommer av, därför har förarna instruktionen att öppna dörrarna där de ser. Vid slutstationer samt inomhusstationerna öppnas dörrarna alltid. På övriga stationer öppnar man själv dörrarna.

Fråga om vad är anledningen till det?

Joakim: x60-tågen gjordes inte tillräckligt robusta från början.

Luftkonditioneringen dimensionerades utifrån passageraröppna. Det är en kompromiss, väl medvetna om att det försämrats för vissa grupper. Dessutom pep knapparna tidigare vilket blev ett arbetsmiljöproblem.

8. Test av dörrstängningssignal Roslagsbanan

Då klagomål inkommit på dörrstängningssignalen på de nya fordonen på Roslagsbanan (de s.k. X15p-tågen) kommer test av ändrad dörrstängningssignal genomföras. Den dörrstängningssignal som kommer testas liknar den som idag finns i tunnelbanan

9. Fritidens resor

Trafikförvaltningen kommer studera hur fritidsresor görs. Det går bra att kontakta de som arbetar med utredningen. Joakim vidarebefordrar eventuellt synpunkter till utredningen. Arbetet pågår under 2025 och börjar 2026 och

kommer omfatta länsövergripande analyser. Joakim tar gärna emot erfarenheter för just kring fritidens resor som är värdefullt.

Synpunkt från Berit om barn och ungdomar. Funktionsrätt har temaår i år "Barn och ungdomar". Vi vill försöka att unga vuxna ska kunna resa mer självständigt. Det vore bra om det finns närvarande stationsvärdar.

Eventuella funderingar eller inspel kan skickas direkt till Cecilia Forslund och Anna Strohmayer på följande e-postadresser:

cecilia.forslund@regionstockholm.se och anna.strohmayer@regionstockholm.se

10. Avstängning hiss Duvbo (5/5-30/5)

Hissen vid Duvbo station kommer att vara helt avstängd under hela maj på grund av installationsarbete av brandgaspertier. SL tillämpar principen att inte köra parallell ersättningstrafik. Resenärer hänvisas därför till närliggande busstrafik. Rekommendationen är att undvika stationen om hissen är enda möjliga uppgång.

På grund av leveransproblem kommer tidsperioden behöva skjutas. Korrekta datum är istället 12/5 – 6/6.

11. Svar på inskickade frågor

- a. Tillgänglighet nya bussterminalen Slussen (SRF)
- b. Buss 780
- c. Buss 127 (Islandstorget)
- d. Buss 54 (SPF Seniorerna)

a. Frågan om tillgänglighet Slussens bussterminal samt projektets svar och de efterföljande frågorna finns dokumenterade i minnesanteckningar Beredningsgruppsmötet den 27 mars 2025.

b. Fråga:

Buss 780 Nykvarn- Södertälje Sedan omläggningen av färdvägen för buss 780 för cirka två år sedan har våra lokala föreningar påpekat att på grund av borttagandet av hållplatserna Centrifugen och Köpmannagatan har det blivit mycket svårare att besöka Södertälje Sjukhus. Det är också svårare att komma till Södertälje Centrum. Man föreslår att den tidigare färdvägen behålls eller att dra den via Nygatan med hållplats mittemot Lunakvarteret.

Svar:

Slutsatsen efter att det kompletterande utredningsarbetet har genomförts är att varianten via Oxbacksleden är det bästa. Detta kan motiveras genom följande punkter:

- Bussens kärnmarknad är resande mellan Nykvarn och Södertälje. Att komma fort till Södertälje (och stationen) är av stor vikt. Alternativet via Oxbacksleden har snabbast restid och är genast.
- Linjerna som beskrivs är inga stadsbusslinjer, vilket innebär att den kapillära försörjningen inte är i fokus. Att komma nära målpunkter är viktigt men närheten måste även balanseras med restiden.
- BRT-planeringen längs Oxbacksleden/Ängsgatan indikerar att denna körväg är ett bra val för att knyta an till centrum. Inom 500 m fågelväg nås hela centrum från hållplats Nedre Torekällgatan.
- Därtill är Oxbacksleden det föreslagna alternativet då det ska byggas vid både Nygatan och Köpmangatan, och Södertälje kommun ser att fler linjer förmodligen kommer att behöva flyttas runt de kommande åren för att undvika de störningar som byggena i centrum kommer att innebära. Då är det bättre att denna nya linje avlastar centrum redan från början genom att gå Oxbacksleden.
- Medskick till Södertälje kommun är att det är av särskild vikt att tillgängligheten för gångtrafikanter beaktas i detta alternativ, framför allt vid hållplats nedre Torekällgatan, och längs med hela nedre Torekällgatan. Gångväg mellan hållplatsen och stadskärnan behöver vara trygg, säker och tillgänglig för alla.

c. Fråga om buss 127.

Det har kommit många exempel på att förbindelsen har många förseningar och inställda turer på sträckan från Brommaplan till Islandstorget.

Svar:

Punktligheten avseende utförd trafik inte avviker från övriga linjer, utan ser bra ut. Vad gäller punktligheten på utförd trafik ser även den bra ut t.o.m. att linje tenderar att utmärka sig positivt jämfört med andra linjer i Bromma.

d. Fråga om Buss 54 Kungsholmen. Tillgängligheten till Bolinderplan där det finns ett äldreboende har försämrats på grund av hållplatsflyttning.

Svar:

Dialog mellan trafikförvaltningen och Stockholms stad pågår för att finna lösning.

12. Avslutning

Nästa samverkansråd blir den 25 september kl. 13-15.