Region Stockholm

POSTLISTA

Trafiknämnden
Perioden 2021-06-04 – 2021-08-20

Trafiknämnden
2021-08-31

Datum	Från/till	Angående	Handläggning
2021-07-01 TN 2021-0674-1	NN	Överklagan av trafiknämndens beslut 15 juni 2021	
2021-06-15 TN 2021-0674-2	NN	Medborgerlig synpunkt till indragna tjänster som ersätts av automatiserad, sensorisk digitalisering	Svar
2021-06-16 TN 2021-0674-3	NN	Synpunkt om att ta bort tågvärdarna på pendeltågen	Svar
2021-06-15 TN 2021-0674-6	Funktionsrätt Stockholms län	Begäran av återremiss av ärendena TN 2021-0674	
2021-06-24 TN 2021-0263.1	DO	Tillsyn avseende diskrimineringsförbudet vid tillhandahållande av tjänst	
2021-07-01 TN 2021-0773	NN	Överklagan av trafiknämndens beslut 15 juni 2021	
2021-06-30 TN 2021-0674	Funktionsrätt Stockholms län Synskadades riksförbund - Stockholm Gotland	Angående beslutet att ta bort tågvärdarna på pendeltågen	Svar

Viktig information till Trafiknämnden inför mötet den 14/5 14.30

Vi tågvärdar har flertalet gånger fått höra hur duktiga vi är, speciellt nu i samband med pandemin.

Men helt plötsligt får vi alla ett mail som säger motsatsen.

Enligt er vill ni ersätta oss med kameror! Vi kan inte ersättas!

Jag vill nu omgående göra er införstådda med att alla, både tågvärdar och lokförare absolut är emot detta!

Inte bara för oss själva, utan även för våra resenärer som vi alla jobbar för ska ha en trygg och säker resa, alltid! Och med god service!

Säkerhet och trygghet

Det allra viktigaste i vår verksamhet är säkerheten!

Punktligheten är också viktig.

Och servicen är också otroligt viktig!

Vi tågvärdar jobbar alltid så gott vi kan för att ge kunderna detta!

Ska kameror kunna ersätta detta?

Nej, absolut inte!

Kamerorna kan inte se om något gått fel ute på plattformen eller i tågen, om någon ramlat ner på spåren eller något annat allvarligt som kan ge allvarliga eller dödliga skador på våra resenärer.

Om nu våra lokförare på varje station ska börja titta i kamerorna i dörrarna, så kommer tågen att bli försenade eftersom detta kommer att ta tid!

Vid olyckshändelse eller om lokföraren blir akut sjuk eller svimmar eller kommer i chock, då är det vi tågvärdar som tar hand om lokföraren! Ingen annan än tågvärden kan ta hand om lokföraren omgående då och de ser oss som sin trygghet!

Om något händer ser vi alltid till hur det är med lokföraren. Får vi ingen kontakt med lokföraren försöker vi ta oss till hen, om det nu inte är en nedriven kontaktledning.

Så om vi tågvärdar inte finns på tåget så blir lokförarens tillstånd inte uppmärksammad omgående!

Tåget blir stående, för det tar ju tid för resurser att komma fram till tåget!

Man vet inte om lokföraren eller någon annan även snabbt behöver HLR, förrän någon kommer dit.

Men vi tågvärdar har utbildats i HLR och kan ta hand om det omgående!

Vid längre stopp och händelser

Om det händer något och det blir förseningar så ska det ju alltid göras utrop om det inträffade och eventuell prognos. Detta ska göras regelbundet var 3:e minut.

Detta sköter vi tågvärdar om och här kan vi göra en stor insats!

Vi kan ge så god service så att resenärerna inte ens blir irriterade vid en lång försening!

Vilket jag själv har lyckats med då vi blev ungefär 70 minuter försenade på en station

på grund av växelfel när det var ca 16 minusgrader kallt!

Några resenärer hade noterat allt jag gjort under det stoppet och skrivit in till företaget om hur nöjda de var över vad jag hade gjort och vad jag hade sagt! De var fullständigt nöjda, fast de hade blivit ca 70 minuter försenade!

Och det är även detta vi är till för, vi tågvärdar!

Alla gör vi vårt bästa vid dessa tillfällen, och vi är mycket bra på det!

Nöjd kund index

Då kommer vi till nöjd kund index.

Vid en händelse som den jag beskrev om i förra stycket, så har vi en möjlighet att påverka nöjd kund index! Och det är det jag och alla mina duktiga tågvärdskollegor gör varje dag!

Vi har många tågvärdar som gör ett mycket bra jobb och får beröm av våra resenärer.

Och alla dessa påverkar ju nöjd kund index.

Vi har sedan MTR tog över verksamheten i december 2016, höjt vår nöjd kund index.

Och vi har verkligen jobbat och gjort vårt bästa för att få så goda resultat som möjligt.

Och det har vi glädjande nog lyckats med!

I en liknande situation <u>utan</u> tågvärd ombord

Då skulle lokföraren få göra allt själv!

Både kontakt med trafikledningen och alla andra nödvändiga kontakter lokföraren behöver ta vid en händelse!

Då skulle det inte vara möjligt för föraren att göra utrop och ge information i den utsträckning som behövs för att resenärerna ska bli nöjda och få svar på alla sina frågor!

Vad händer då med vårt nöjd kund index?

Som vi har kämpat så mycket för att få upp i topp! Jag tror nog att ni förstår vad som händer själva!

Tillfällen då lokföraren absolut behöver tågvärden, annars kan det bli ännu längre förseningar

Nedriven kontaktledning

Om brand uppstår på tåget

Evakuering

Olyckshändelser

Rampservice

Sjukdomsfall

Ensamma och rädda barn vi behöver ta hand om

Stillastående tåg

Störiga resenärer

Klottrare på tåget

Om något är fel på stationer

Om något är fel på mötande tåg så vi kan tipsa om det så det inte blir allvarligare fel

Om något annat är fel, antingen på tåget eller på stationerna

Ta hand om ängsliga personer och eventuellt de som attackerats vid bråk eller antastats på tåget

Ja, listan kan bli ännu längre!

Vi vill få er att förstå att tågvärden är oumbärlig på våra tåg!

Både för säkerhet, trygghet och service!

Så för tågens säkra framförande så behövs både en lokförare och tågvärd som jobbar tillsammans på tåget!

Vi hoppas verkligen att ni inser hur viktiga vi tågvärdar är efter att ni läst detta!

Och att ni låter det vara som det är idag!

Vi behöver inga dyra kameror (som resenärer troligtvis ḳan komma att sabotera) för kamerorna kan inte ersätta oss tågvärdar!

Jag måste även ta med att jag har haft resenärer som kommit och sagt detta till mig när de stigit av:

”Med dig på tåget, känner jag mig trygg”

Tågvärdshandledare Britt-Louise Forsberg

Från: Pertot Jonathan
Till: jessica.fatou.maria.jabang@gmail.com
Kopia: Lundström Viktoria
Ärende: TN 2021-0674-2 SV: En medborgerlig meddelelse
Datum: den 20 juli 2021 10:19:52

Hej Jessica,

Jag uppfattar din fråga i din skrivelse daterad 15 juni kl.20:49 enligt följande och besvarar enligt nedan: Personerna som idag har befattningen som tågvärdar kommer de framöver fortsätta finnas kvar i pendeltågssystemet som exempelvis trygghetsvärdar?

Enligt TN 2021-0674 ”Genomförandebeslut avseende eftermontering av kamera- och monitorutrustning på pendeltågsfordon samt beslut om godkännande av tilläggsavtal” beskrivs nedan om vad beslutet innebär för personalen i befattningen tågvärd.

”För anställda i befattningen tågvärd kommer det, till följd av förändrat krav på bemanning, att uppstå övertalighet. SL ersätter MTR för att MTR ska tillse att övertaligheten inte leder till ofrivillig uppsägning för tågvärdarna. Anställda tågvärdar ska bl.a. erbjudas antingen fortsatt anställning i annan befattning inom MTR Pendeltåg AB eller i övriga MTR-koncernen. I det fall tågvärdarna erbjuds annan befattning ska lönen minst vara i paritet med tidigare grundlön. SL skapar därmed förutsättningar för MTR att genomföra omställningen på ett ansvarsfullt sätt och säkerställa tågvärdarnas anställningstrygghet.”

Mvh

Jonathan Pertot
Affärsområdesansvarig
Trafikavdelningen
Sektion Järnväg

Direkt: 08-123 317 90
Mobil: 070-786 17 90
E-post: jonathan.pertot@sll.se

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm
Lindhagensgatan 100
Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
www.sll.se

Från: Jessica Fatou Maria Jabang <jessica.fatou.maria.jabang@gmail.com>
Skickat: den 15 juni 2021 20:49
Till: mp.slk@stockholm.se; regionstockholm@sll.se; registrator@sll.se; Sandar Karoline <karoline.sandar@sll.se>; kundtjanst <kundtjanst@sl.se>; infrastrukturdepartementet.registrator@regeringskansliet.se; arbetsmarknadsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se; naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se; seko@seko.se
Kopia: registrator.riksdagsforvaltningen@riksdagen.se; justitiedepartementet.registrator@regeringskansliet.se
Ämne: En medborgerlig meddelelse om ett mitt bekymmer & en oro-anmälan/synpunkt till hörd planerad satsning/beslutad indragning av arbetsutveckling & sedd/befarad funktion i en frikopplad satsning på automatisering & digitalisering i kollektivtrafiken-Stockh...

Hej vederbörande läsare,
denna information delas med er multipla parter(*Trafikregionråd Kristoffer Tamson, Trafikborgarråd Daniel Helldén, nämndsekreterare Karoline Sandar, SL, Infrastrukturdepartementet Tomas Eneroth och Anders Ygeman, Arbetsmarknadsdepartementet och Näringsdepartementet, fackförbund Seko*)för att meddela ett bekymmer i syfte att lämna kännedom till er om en dylik utveckling**!**

Riksstadsförvaltningen **och** *Justitiedepartementet* **lämnas kännedom om bekymret via registratorer.** P g a anad koppling till utvecklingen under samverkandet under Trojan Shield och den tidigare visiten från New Yorks poliskår som rapporterade om hanteringar via kollektivtrafik i deras stadsutveckling, Vänligen notera meddelelsen, tack.

Härmed lämnar jag er en medborgerlig synpunkt, anmälan om ett sett bekymmer med meddelad förändring i kollektivtrafiken. Via SVT sågs meddelade beslut inom Stockholms trafiknämnd och anställdas motsättning till indragna tjänster som ersätts av automatiserad, sensorisk digitalisering. En dylik åtgärd ses ur funktion på den skrala information som nådde mig. Via nyhetsinslaget hos SVT idag tisdagen den 15 juni 2021. Via trafikborgarrådet Kristoffer Tamsons information om gällande plan. Detta via anställdas och meddelat fackets yttrande om en sedd försämring i arbetsmiljön. Beslutet ses lika illa som den sedda utvecklingen av el-sparkcyklarna uppvisat i utformad tendens.

Jag önskar få bekräftat eller dementerat huruvida ”trafiknära tjänster” stämmer med min tolkning att personen som idag arbetar med denna uppgift planeras bli kvar på rutterna i en annan utformning, i form av till exempel trygghetsvärdar?

D v s i ljuset av att det sedda grava intrånget via digitalisering återigen missar funktionen av kompetens och den stadigvarande arbetsuppgiften i relation till de andra mer resenär-nära, som inte bör samverka i att anställning hos SL till merpart består i kundrelationer inom digitalt självgående tåg till att underminerade agera representativa förmyndare till en illa stimulerad utveckling, inom kollektivtrafiken, bland resenärerna. Dessa uppgifter bygger också de resenär-nära tjänsternas validitet. Denna arbetsfunktion hävdar jag grundar följsamheten hos resenärerna och en bra arbetsutveckling och -miljö inom samtliga av SL’s tjänster.

Förtydligat, åtgärden ses försätta en övergripande personalutveckling i kausalitet, sedd intill en het uppfattning om digitaliseringens kraft, efter den nyligen avslöjade hemliga och internationellt samverkande operationen, Trojan Shield.
Vilket ses som ett försök att driva igenom en acceptans och tro att en denna hantering och utveckling av kollektivtrafiken, i förlängningen i relation till staden, öppnar för att samköra sensor och digital funktion som möjligheter etablerande i också denna riktning. Strukturellt i riket, ses möjligt driv utmynna i urbaniserande faktorer utan att ha på plats att hantera möjliga effekter härur.

Det ses fortfarande brista i kännedomen hos er, om att dylika operationer är en sista åtgärd. Min åskådning är byggd ur en långvarig utveckling i kundrelationer inom ett litet till medelstort aktiebolag som förde ett specialiserat produktsortiment. En del osynliga faktorer är bundna vid den mänskliga hanteringen. Jag har tolkningen ur min erfarenhet att en del grunduppgifter(allt ifrån chefers igenom anställdas olika uppgifter, intill nyaste och mest novis praktikant i den övergripande tilliten och vördnaden för företaget i relation till kundens efterfrågan) var nödgade för att hålla en bra följsamhet hos våra kunder och detta ses vara oavhängigt för också kollektivtrafiken.
Detta samspel ses nödgas för att etablera att det utvecklas ett mindre dylikt behov och jag anser att arbetsuppgiften som ni är på väg att underminera vara en sådan. Jag uppmanar er att icke söka bespara arbetstillfällena, som genomför arbetssysslor i direkt länk med drivandet av tågen för att icke orsaka att samtliga anställda blir till influensers som åker med en rullande linje som överbelastar en då ”ensam” tågförare med kännedom om systemet. Till etablera vad vi behöver bekosta för att var invånare når uppskattningen att betala via ett både bra uppförande och igenom ett giltigt färdbevis för att bevara våra färdmöjligheter i en tryggare och god miljö.

Personalutvecklingen bör vara stärkt av en också bra fördelning av uppgifter som skapar en meningsfull vardag. Därmed ses de nämnda ca 350 tjänsterna nödga få behålla uppgiften, då den ses verka förebyggande och besparande i sig. Kanhända finns en utveckling igenom
dessa tjäna kollektivtrafiken och staden med en återgäldning som idag inte ses.
Vänligen notera min synpunkt och mitt meddelade bekymmer i syfte att bidra till att skapa en meningsfull och trygg vardag för oss, samtliga.
Ryck en dylik funktion och ryck ett grundläggande fog för samtligt. Med en möjlig multiplikator effekt.

Välkommen att nå mig med en respons och välkomna att sända den till mig per e-post, i syftet att förebygga förklaringsmisstag och missförstånd(byggt på personlig erfarenhet i ett eftersatt läge), tack!
Meddelandet har p g a oförberedd ansett behov, prioritering att nå er med bekymret i ett överlastat läge, inte korrekturläst till önskad standard och jag önskar ert överseende med stavfel.

Syftet med min e-post är att förpliktigad lämna underlag till sedd utveckling, till att säkra en välavvägd och helst samstämmig effekt. Till vår stunds märkbara tillskott till vår hemstad och vårt land.
Tack för din tid!

Vänligen,
Jessica F M Jabang-Drugge

Information som medföljer var e-handling jag för i nuläge.
E-handlingarna kan genom en varande skadeeffekt komma att delas med andra parter.
Jag befinner mig i ett tidsmässigt försatt läge och har med säkerhet inte möjlighet att svara inom normativa tidsramar såsom 24 timmar, 14 dagar, 30 dagar och tre månader(90 dagar). En aktiv strävan till ett värnande av en god framförhållning till trots.

Vänligen beivra informationen och hantera mina personuppgifter följande, tack.
Skriftligen adressera handlingar till mig med endera Jessica Jabang-Drugge eller genom mitt fullständiga namn Jessica Fatou Maria Jabang-Drugge eller Jessica F M Jabang-Drugge. Samt vidtag varsamhet; endast skriftlig informationsväxling uppmanas, givet mitt nuvarande behov av möjlig återläsning. Det här i syftet att förebyggande värna en ändamålsenlig läkning av denna skada.

Specifik information.
Denna e-posts innehåll ingår på sitt sätt i en större samling av faktorer, som utgör mitt sak-förhållande och mina förutsättningar. I ett kausalt förlopp över en tid.

Datum: 2021-06-15
Ort: Stockholm

Jessica Fatou Maria Jabang-Drugge
~~Skebokvarnsvägen 139~~
~~124 52 Bandhagen~~(senast folkbokförd adress-ej brukbar)

Post till: **Mailbox 216**
111 73 Stockholm

jessica.fatou.maria.jabang@gmail.com

telefon: ~~070-493 82 66~~ tillfälligt långvarigt abonnemang ur bruk(kontantkort är sparsmakat i bruk och jag nås via **0763-43 27 94**)

Från: Pertot Jonathan
Till: Frida Olsson
Kopia: Lundström Viktoria
Ärende: TN 2021-0674-3 SV: Stockholms trafiknämnd
Datum: den 20 juli 2021 10:41:31

Hej Frida,

Jag uppfattar din fråga i din skrivelse om hur beslutet påverkar säkerheten och tryggheten ombord. Enligt TN 2021-0674 ” Genomförandebeslut avseende eftermontering av kamera- och monitorutrustning på pendeltågsfordon samt beslut om godkännande av tilläggsavtal” redogörs följande som kan svara på dina frågor:

” I samband med införandet av systemet kommer även ett intensifierat trygghetsarbete att bedrivas. Antalet mobila resurser med utryckningsfordon kommer att utökas och befintlig stationspersonal kommer att erhålla vidareutbildning. Nya avgångsrutiner på Stockholm City och Stockholm Odenplan med plattformsvärdar på plattform kommer att införas under uppstartsperioden. Mobila resurser kommer att finnas vid ett flertal platser för att säkerställa korta inställelsetider vid behov av evakuering eller trygghetsrelaterade frågor ombord. Även stationspersonal kan komma att nyttjas vid behov av evakuering.”

Mvh

Jonathan Pertot
Affärsområdesansvarig
Trafikavdelningen
Sektion Järnväg

Direkt: 08-123 317 90
Mobil: 070-786 17 90
E-post: jonathan.pertot@sll.se

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm
Lindhagensgatan 100
Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
www.sll.se

Från: Frida Olsson <o_frida@hotmail.com>
Skickat: den 16 juni 2021 12:57
Till: Registrator Trafikförvaltningen <Registrator.tf@sll.se>; Sandar Karoline <karoline.sandar@sll.se>
Ämne: Stockholms trafiknämnd

Till den det berör,

Hej Trafiknämnden!
Frida Olsson heter jag och jag läser i Dagens Nyheter (16/6) om ert nu klubbade förslag om

att ta bort tågvärdarna på Stockholmsregionens pendeltåg. Jag skriver till er för att be er att tänka om och ändra detta totalt samhällsfrånvända beslut.
Jag åker med Stockholms pendeltåg i över två timmar varje dag och vet vikten av närvarande tågvärdar. De tågvärdar som arbetar på pendeltågen gör ett enormt jobb genom att finnas på plats för att jag ska känna mig så trygg som möjligt i en miljö som inte sällan är otrygg för en ung kvinna som jag själv. Jag har själv fått erfara hur tågvärdar ingripit vid akuta behov av läkarvård hos passagerare och hur de bidrar till en tryggare miljö med god informationsförmedling till oss resenärer. Jag arbetar på en utländsk beskickning i Stockholm och får dessutom ofta höra av mina kollegor om hur bristmässig informationen är på engelska på de elektroniska skärmar som finns. Vid dessa tillfällen är en faktisk person att tala med oersättlig. Att ni nu väljer att ta bort en av de få trygghetsaspekter som verkligen är betydelsefull är verkligen beklagligt, för att inte säga fullkomligt tondövt.
Jag förstår argumentet att tågvärdarna inte är till för att ingripa vid hotfulla situationer, eller ens för att hjälpa resenärer som kanske mår dåligt. Att ha en uniformsklädd person på plats är dock ovärderligt ur trygghetssynpunkt och kan inte mätas i sparade kronor. Vad händer om tåget akut behöver utrymmas? Om det uppstår en nödsituation? Vem ska sköta kontakten med ledningscentralen och resenärerna? Att lägga allt detta på lokföraren är både omdömeslöst och ineffektivt.
Jag frågar mig; har Trafiknämnden verkligen undersökt om ni har stöd hos Stockholmsregionens invånare för detta förslag? Sätter ni i Trafiknämnden ens era fötter i pendeltågen på regelbunden basis? Det är redan tillräckligt otryggt att befinna sig på pendeltågen på kvällstid, att då dessutom ta bort den enda trygghetsaspekt som verkligen betyder något är helt verklighetsfrånvänt. Jag ser fram emot att ni i nämnden personligen gör en fältstudie om trygghet på pendeltågen genom att spendera en timme på ett tåg vid 23-tiden, utan tågvärdar.
Jag kan överhuvudtaget inte sympatisera hur detta beslut motiverats och jag tror inte för en sekund att ni har stöd av en särskilt stor del av de dagliga pendeltågsresenärerna. Att spara in pengar, 120 – 150 miljoner kronor om året enligt Kristoffer Tamsons, är ett ihåligt argument. På grund av er politik betalar jag redan hundratals kronor mer nu för en månadsbiljett hos SL än jag gjorde för bara några år sedan. Nu vill ni dessutom spara in ytterligare pengar genom om att ta bort den viktiga trygghetsaspekt tågvärdarna medför. Vart går gränsen för ekonomiskt sparande kontra välfärden och tryggheten för invånarna? Här! Kameror och andra ”trygghetssatsningar” som herr Tamsons refererar till kan omöjligt ersätta det tågvärdarna bidrar med.
Jag hoppas verkligen att ni kan tänka om och fatta ett annat beslut - ett beslut som verkar för Stockholms invånare direkt och bara för att ger er några extra kronor att redovisa i bokslutet.
Hälsningar,
Frida Olsson

Funktionsrätt
Stockholms län

Med anledning av tjänsteutlåtandet ”Genomförandebeslut avseende eftermontering av kamera- och monitorutrustning på pendeltågsfordon samt beslut om godkännande av tilläggsavtal” TJÄNSTEUTLÅTANDE 2021-06-09, Ärende TN 2021-0674, begär Funktionsrätt Stockholms län att dagens ärende i Trafiknämnden återremitteras.

Förslaget har varken tagits upp i resursgrupper eller i samverkansrådet för trafikförvaltningen. Därmed har samverkansöverenskommelsen med funktionsrättsorganisationerna ej följts. Detta är ett allvarligt avsteg då beslutet kommer att beröra och få följder för våra grupper.
Än allvarligare är den nonchalans mot den demokratiska processen som här med all tydlighet visas funktionsrättsorganisationerna.
Funktionsrätt Stockholms län begär att tjänsteutlåtandet TN 2021-0674, omedelbart återremitteras för att i demokratisk ordning behandlas i samverkansrådet.

Stockholm 2021-06-15

Inge-Britt Lundin
Vice ordförande Funktionsrätt Stockholms län

Funktionsrätt Stockholms län
S:t Göransgatan 84, 3 tr
112 38 Stockholm

Tel: 08-651 25 10
info@funktionsrattstockholmslan.se
funktionsrattstockholmslan.se

Diskrimineringsombudsmannen

Diarienummer: TIL 2020/1
Handling: 60
Handläggare: Bodil Fransén

Region Stockholm
registrator.tf@sll.se

Tillsyn avseende diskrimineringsförbudet vid tillhandahållande av tjänst

Diskrimineringsombudsmannen (DO) har granskat om Region Stockholm (Regionen) har överträtt förbudet mot diskriminering som har samband med etnisk tillhörighet i samband med ingripanden i tunnelbanan.

DO:s beslut

DO bedömer att utredningen inte ger stöd för att Regionen har överträtt förbudet mot diskriminering som gäller vid tillhandahållande av tjänster, 2 kap. 12 § 1 diskrimineringslagen (2008:567), DL.

Om ärendet

Bakgrund till DO:s beslut att inleda tillsyn

DO har tagit emot uppgifter från två personer (A och B) om att de har blivit utsatta för direkt diskriminering och trakasserier som har samband med etnisk tillhörighet.

A har uppgett bland annat följande. Han skulle resa hem från sin fotbollsträning på kvällen och hoppade på tunnelbanan. Han satt och läste nyheter på sin mobil när tunnelbanan åkte in på perrongen på nästa station. På stationen klev det på tre eller fyra ordningsvakter som tog med sig en annan man som satt i samma vagn. När de gick förbi honom tittade en av ordningsvakterna på honom och sa att han också skulle kliva av. Han frågade varför men ordningsvakten vidhöll bara att han skulle gå av tunnelbanan och klargjorde tydligt att om han vägrade skulle ordningsvakten använda våld. När han hade klivit av blev han direkt omringad av ordningsvakterna som tryckte upp honom mot väggen. De tog mobilen ur hans hand, sökte igenom alla fickor, väskor och handlingar samtidigt som de vred upp hans armar bakom ryggen. Han frågade hela tiden varför men fick inget svar. Efter ungefär fem minuter ledde de honom

ut från tunnelbanan och sa att om han ville åka vidare så skulle han gå till en annan tunnelbanestation. Han kände sig oerhört kränkt och bestört över denna behandling och visste inte riktigt vad han skulle ta sig till. Han gick därför tillbaka in till spärrvakten på tunnelbanestation, som borde ha sett händelsen, för att få hjälp att kontakta polisen. Han förklarade situationen för spärrvakten som gav honom adressen till närmsta polisstation. I samma ögonblick kom ordningsvakterna tillbaka. De blev ursinniga och omringade honom. De vred återigen upp armarna bakom hans rygg och satte på honom handfängsel precis framför spärrarna där spärrvakten satt. Sen förde de bort honom till ett mycket litet rum. I rummet tvingade de honom att sätta sig på golvet medan ordningsvakterna satt på klaffstolar. Det kändes oerhört kränkande och ovärdigt att sitta där på golvet. Han frågade flera gånger vad anledningen var att de hade fängslat honom och varför han var tvungen att sitta där på golvet. Han fick bara svaret att ”någon har pekat ut dig”. En av männen lyckades med hjälp av sin mobil förmedla och översätta så pass mycket information till hans modersmål att han förstod att han inte var anklagad för något straffbart. Trots detta släppte de honom inte utan lät honom sitta kvar på golvet och vänta. Efter mer än en timmes väntan kom polisen. Han fick behålla handfängsel på och de satte honom i polisbilen. Poliserna sa aldrig vart de skulle åka men han misstänkte att de skulle åka till polisstationen. Poliserna körde honom till en annan tunnelbanestation och när han hade klivit ur bilen tog de av honom handfängslet. Handfängslet hade suttit alldeles för hårt och hade lämnat djupa märken runt handlederna.

B har uppgett bland annat följande. Han var sen till jobbet och gick efter en tjej genom spärrarna till tunnelbanan. En ordningsvakt såg honom och skrek åt honom att vänta men eftersom han var sen och ville hinna med tåget sprang han nedför rulltrappan. Han missade tåget och ordningsvakterna hann ifatt honom. En ordningsvakt tog tag i hans arm och drog honom mot utgången. De tog honom till ett rum och de fyra ordningsvakterna tryckte hans ansikte mot golvet och satte handfängsel på både händer och fötter trots att han inte gjorde motstånd. Hans mage trycktes mot golvet och han fick panik och började skrika. Han bad om att få ställa eller sätta sig upp eftersom han har ett dåligt immunsystem men ordningsvakterna lyssnade inte utan pressade ner hans ben och satt på hans fötter. Ordningsvakterna skrattade och hånade honom på svenska. Ordningsvakterna kastade alla hans saker på golvet. Han var kvar i rummet i ungefär 45 minuter innan polisen kom och hämtade honom. I polisbilen förklarade han vad som hade hänt och sa att han verkligen ville gå och jobba så han inte skulle förlora jobbet. Polismännen släppte då av honom så att han kunde åka till jobbet. Han hade ont i vristen på jobbet. Samma kväll

ringde han polisen för att anmäla händelsen. Hans fot var väldigt svullen och han hade ont i vristen efter händelsen men hoppades att det skulle gå över. Efter ett par veckor uppsökte han läkare. Hans skor var trasiga och han hade blåmärken på armen.

DO har inlett en tillsyn för att granska om Regionen har överträtt diskrimineringsförbudet enligt 2 kap. 12 § DL för den som utanför privat- och familjelivet tillhandahåller varor, tjänster eller bostäder till allmänheten.

Utredningen i ärendet

DO har begärt ett yttrande från Regionen i syfte att granska de anmälda händelserna.

Regionen har sammanfattningsvis uppgett följande rörande A:s uppgifter. Händelsen finns dokumenterad och av dokumentationen framgår att det var en ordningsstörning i trafiken. Föraren av ett tunnelbanetåg gjorde ordningsvakter uppmärksamma på att A hade upplevts stötande av den kvinnliga föraren samt av en resenär då han hade varit närgången och ofredat dem. Ordningsvakterna bad flera gånger A att kliva av tåget för ett samtal så att tåget skulle kunna fortsätta köra. A hörsammade inte detta och ordningsvakterna förflyttade honom då ut genom tåget. A skyddsvisiterades och avlägsnades från stationen. När A senare återvände till stationen gjordes ytterligare en skyddsvisitation och ett omhändertagande där polis kopplades in. A har brutit mot de allmänna bestämmelserna genom att han har ofredat den kvinnliga föraren och en resenär. Han har inte avlägsnat sig vid tillsägelse av ordningsvakt och ett ingripande var därför nödvändigt.

Regionen har sammanfattningsvis uppgett följande rörande B:s uppgifter. Händelsen finns dokumenterad och av dokumentationen framgår att det var en ordningsstörning i kollektivtrafiken. B plankade sig in genom spärren och lyssnade inte på tilltal eller tillsägelse för sin förseelse. B gjorde motstånd och blev omhändertagen av ordningsvakt enligt polislagen. I väntan på polis fördes han till ett trygghetsrum. B har brutit mot de allmänna bestämmelserna genom att passera spärren utan att betala. Han har inte lyssnat när ordningsvakterna försökt kommunicera med honom och han gjorde motstånd vid ingripandet.

Ordningsvakterna har haft fog för ingripandena. Vad gäller bemötandet så anser Regionen att ordningsvakterna har försökt kommunicera. Regionen har ingen anledning att tro att grunden för ordningsvakternas ingripanden i de anmälda händelserna har varit någon annat än ordningsstörning.

Regionen har vidare uppgett att ordningsvakter bland annat har följande befogenheter:

- Avvisning eller avlägsnande: Om någon genom sitt uppträdande stör den allmänna ordningen eller utgör en omedelbar fara för denna, får en ordningsvakt, när det är nödvändigt för att ordningen skall kunna upprätthållas, avvisa eller avlägsna honom från visst område eller utrymme. Detsamma gäller om en sådan åtgärd behövs för att en straffbelagd handling skall kunna avvärjas.
- Omhändertagande: Om det inte är tillräckligt att avvisa eller avlägsna en person som stör den allmänna ordningen eller för att en straffbelagd handling skall kunna avvärjas får ordningsvakten tillfälligt omhänderta personen.
- Kroppsvisitation: En ordningsvakt som med laga stöd griper, omhändertar eller avlägsnar någon får i anslutning till ingripandet kroppsvisitera personen i den utsträckning som är nödvändig av säkerhetsskäl för att vapen eller andra farliga föremål skall kunna tas omhand.

Trafiktjänstemän har enligt ordningslagen vissa befogenheter för att upprätthålla ordning och säkerhet i tunnelbane- och spårvägstrafiken. För resenärer i SL-trafiken gäller SL:s Allmänna köp- och resevillkor där det framgår att alla som vistas i SL-trafiken är skyldiga att följa tillsägelser i säkerhets- och ordningsfrågor som lämnas av trafikpersonalen eller ordningsvakter. Den som inte rättar sig riskerar att bli avvisad från SL:s område. I de beslutade riktlinjerna för Social hållbarhet fastställs hur trafikförvaltningen och dess upphandlade verksamhet ska följa och förhålla sig till diskriminering.

DO har även haft utredningsmöten med A och med Regionen.

Rättslig reglering på området

Diskriminering är förbjuden för den som utanför privat- och familjelivet tillhandahåller varor, tjänster eller bostäder till allmänheten.

Den som i förhållande till allmänheten företräder den som avses i första stycket ska likställas med denne. Det framgår av 2 kap. 12 § DL.

Med direkt diskriminering avses att någon missgynnas genom att behandlas sämre än någon annan behandlas, har behandlats eller skulle ha behandlats i en jämförbar situation, om missgynnandet har samband med kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller

annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Det framgår av 1 kap. 4 § 1 DL.

Med trakasserier avses ett uppträdande som kränker någons värdighet och som har samband med någon av diskrimineringsgrunderna kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Det framgår av 1 kap. 4 § 4 DL.

DO:s bedömning

Regionen har tillhandahållit tjänsten och ansvarar därmed för att följa diskrimineringsförbudet

Av utredningen framgår att Trafikförvaltningen inom Regionen har det övergripande ansvaret för SL:s kollektivtrafik och att Trafikförvaltningen har upphandlat ordningsvaktstjänster från Commuter Security Group AB (CSG).

Mot bakgrund härav samt att intäkterna från biljettförsäljningen tillfaller SL, är det Regionen som ska anses ha tillhandahållit en tjänst till A och B enligt bestämmelsen i 2 kap. 12 § 1 DL. Eftersom CSG i den aktuella situationen har företrätt Regionen i förhållande till allmänheten ska CSG likställas med Regionen enligt 2 kap. 12 § 2 st. DL (jfr. NJA 2017 s. 1065).

Direkt diskriminering

För att ett beteende i en situation ska utgöra direkt diskriminering krävs att en person missgynnas genom att behandlas sämre än någon annan i en jämförbar situation och att missgynnandet har samband med en eller flera av de sju diskrimineringsgrunderna, exempelvis etnisk tillhörighet.

När ordningsvakterna ingrep mot A respektive B var det ett missgynnande i diskrimineringslagens mening. Vid ingripandet mot A befann sig ordningsvakterna redan på perrongen eftersom de genomförde en trygghetskontroll och ordningsvakterna omhändertog i samband med kontrollen en annan man som befann sig i samma tunnelbanevagn som A. DO:s utredning visar att ordningsvakterna ingrep mot A eftersom tunnelbanetågsföraren uppmärksammat dem på att hon uppfattat A som ordningsstörande. I B:s fall har ordningsvakterna ingripit efter det att B hade gått in i tunnelbanan utan att köpa biljett.

I utredningen har framkommit att ordningsvakter för att upprätthålla ordning och säkerhet har befogenhet att avvisa, avlägsna, omhänderta och

kroppsvisitera personer. Även om det i varje enskild situation finns handlingsalternativ för berörd ordningsvakt finner DO att utredningen inte ger stöd för att A eller B har behandlats sämre än en annan person skulle ha blivit behandlad i en liknande situation eller att missgynnandet har haft samband med deras etniska tillhörighet.

Trakasserier

Trakasserier är handlingar, beteenden eller bemötanden som kränker den utsattes värdighet på ett sätt som har anknytning till de skyddade diskrimineringsgrunderna. Trakasserier kan avse fysiskt, verbalt eller annat uppträdande. Handlingarna eller bemötandet ska innebära missgynnande i form av skada eller obehag och på så sätt kränka den enskildes värdighet. Helt bagatellartade skillnader i bemötande bör inte betraktas som missgynnande och därmed trakasserier. Det bör vara fråga om märkbara och tydliga kränkningar (prop. 2007/08:95 s. 492 f.).

A har uppgett att han vid ingripande har blivit hotad med våld om han inte gjorde som ordningsvakterna sa, att han inte fick svar på varför ingripandet gjordes och att han kände sig oerhört kränkt. B har bland annat uppgett att ordningsvakterna tvingade honom att ligga ner, skrattade och hånade honom på svenska samt kastade alla hans saker på golvet. Regionen har tillbakavisat uppgifterna och anser inte att A och B har utsatts för diskriminering i form av trakasserier.

Det har i ärendet inte kommit fram något som gör att DO kan sätta A:s och B:s uppgifter framför Regionens. DO bedömer därför att utredningen inte ger stöd för att Regionen har utsatt A och B för diskriminering i form av trakasserier.

Sammanfattningsvis bedömer DO att utredningen inte ger stöd för att Regionen har överträtt diskrimineringsförbudet i 2 kap. 12 § DL vare sig i fråga om direkt diskriminering eller trakasserier.

Ärendet avslutas.

Beslut i detta ärende har fattats av Linnea Sigeman efter föredragning av Bodil Fransén.

Detta beslut går inte att överklaga. De bedömningar som DO gör i beslut är inte juridiskt bindande och beslutet påverkar inte enskildas möjligheter att själva väcka talan om diskrimineringsersättning i tingsrätt.

Linnea Sigeman
Sektionschef, rättsenheten

En kopia av beslutet skickas till uppgiftslämnarna.

Från:	kristina westberg
Till:	Registrator Trafikförvaltningen
Ärende:	Överklagan av trafiknämndens beslut 15/6
Datum:	den 1 juli 2021 14:33:08

Överklagan av trafiknämndens beslut i tilläggsärende nummer TN 2020-0939 och TN 2021-0674 i trafiknämnden den 15/6 20121.
Jag anser att nämnden inte har tagit upp ärendena på ett rättsäkert sätt genom att samma dag som nämnden skall sammanträde lägger fram sådana avancerade och viktiga ärenden utan att alla ledamöter fått tillfälle att gå igenom dem i förväg.
Beslutet sker på ett rättsvidrigt sätt.
Delar av materialet är också sekretessbelagt av vilka skäl? och är de tillräckliga i ett sådana ärenden?
Dessutom är ärendet inte underbyggt med riskanalyser för lokförare vid framförandet av tåg och att vara ansvarig för passagerarnas säkerhet, och även riskanalyser för passagerarnas närvaro på tågen vid olycka.
Endast en personal dvs lokföraren skall föra tåget och samtidigt delta i säkerheten ombord i en storstadsregion med annan järnvägstrafik.
Jag undrar också om region Stockholm gör denna bedömning oavsett utförare, eller om MTR har begärt hos regionen att dessa förändringar bör ske.

Jag överklagar därför trafiknämndens beslut.

Stockholm 2/7 2021
Kristina Westberg
Reimersholmsgatan 41
117 40 Stockholm

Skickat från min iPad

Från:	Pertot Jonathan
Till:	Christoffer Örnevik
Kopia:	Lundström Viktoria
Ärende:	SV: Skrivelse till trafiknämnden
Datum:	den 20 juli 2021 11:32:43

Hej Christoffer,

Tack för er skrivelse. Jag upplever din fråga som om hur TN tillsammans med Trafikförvaltningen ska säkerställa en fortsatt hög service och tillgänglighet för alla SL:s resenärer.

Med anledning av det tagna beslutet kommer Trafikförvaltningen med hjälp av intresseorganisationer och trafikutövaren ta fram nya processer och rutiner för att fortsatt säkerställa och erbjuda en trafik med hög service och tillgänglighet för resenärerna. Att föregå dessa dialoger med intresseorganisationer och trafikutövaren och nu redogöra för med vilka resurser som kommer utföra de tjänster som tidigare utförts av tågvärdar har vi inte möjlighet till. Först krävs en gemensam dialog med utgångspunkt från de tillgängliga resurserna i pendeltågssystemet.

Mvh

Jonathan Pertot
Affärsområdesansvarig
Trafikavdelningen
Sektion Järnväg

Direkt: 08-123 317 90
Mobil: 070-786 17 90
E-post: jonathan.pertot@sll.se

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm
Lindhagensgatan 100
Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
www.sll.se

Från: Christoffer Örnevik <christoffer.ornevik@srfstockholmgotland.se>
Skickat: den 30 juni 2021 14:16
Till: Registrator Trafikförvaltningen <Registrator.tf@sll.se>
Ämne: Skrivelse till trafiknämnden

Hej,
Härmed sänder Funktionsrätt Stockholms län, Synskadades riksförbund Stockholm Gotland och Dhr Stockholms län en skrivelse till trafiknämnden, angående beslutet att ta bort tågvärdarna på pendeltågen.

Med vänliga hälsningar
Christoffer Örnevik
Ombudsman
Tel 08–462 45 20

SRF Stockholm Gotland
Box 20074, Gotlandsgatan 46
104 60 Stockholm
srfstockholmgotland.se
Gilla oss på facebook
Följ oss på twitter

Synskadades Riksförbund
Stockholm Gotland

Till Trafiknämnden juni 2021

Skrivelse angående indragna tågvärdar

Samverkansmodellen

Region Stockholm och intresseorganisationerna har en samverkansmodell, som i stort sett alltid fungerar väl när det gäller trafikfrågor. Till stor del fungerar samverkansmodellen bra tack vare trafikförvaltningens utvecklingsstrateger. I samband med beslutet att dra in tågvärdarna på pendeltågen har samverkansmodellen åsidosatts och inte följts alls.

I samverkansmodellen står det att intresseorganisationerna ska vara med i ett tidigt stadie av beredningen. Att få reda på ett sådant här stort beslut via nyhetssändningar är inte att samverka i ett tidigt stadie.

Inom intresseorganisationerna ser vi en rad problem med beslutet. Vi är dock övertygade om att dessa problem hade kunnat lösas via god samverkan, något som sker inför de flesta förändringarna och bör ske i alla beslut som påverkar tillgängligheten. Nu är läget ett annat.

Risker med forcerat beslut

På grund av forceringen av beslutet att ta bort tågvärdarna på pendeltågen ser vi nu en osäker framtid för resenärer med funktionsnedsättning. Det spontana resandet, som alla resenärer ska ha rätt till, riskerar att försvinna i hög grad för resenärer med funktionsnedsättning. I nuläget ser vi ingen säker lösning på vem som exempelvis ska fälla ut rullstolsrampen, ledsaga när ledsagning är beställd och finnas till hands för personer med kognitiva svårigheter eller lättare intellektuell funktionsnedsättning, som vill resa självständigt. Finns det tillgång till personal om tåget går sönder och personer måste evakueras?

För att undvika en osäker framtid för pendeltågsresenärer med funktionsnedsättning hade samverkan kunnat ske i samverkansrådet, men även i en mindre grupp, som bildats speciellt för detta beslut. Med största sannolikhet hade en samverkansprocess inte behövt ta mängder av tid och alla parter hade högst troligt blivit nöjda. Nu riskerar resenärer med funktionsnedsättning att hänvisas till färdtjänst i allt högre grad, en färdtjänst där många redan oroar sig för resetaket. Det kommer då inte heller bli någon kostnadsbesparing när fler tvingas använda sig av den särskilda kollektivtrafiken.

Det fanns politiker som var villiga att lyssna när intresseorganisationerna påtalade utebliven samverkan. Vi ser det dock som upprörande att en majoritet av trafiknämndens politiker och även vissa tjänstemän vill bortse från samverkan och på så sätt inte sköta sitt arbete, då samverkansmodellen är en överenskommelse som brutits.

Trafiknämndens åtgärder?

Intresseorganisationerna vill veta vad trafiknämnden avser att göra åt den uppkomna situationen. Ska nämnden riva upp beslutet för att se till att en säker lösning tas fram? Ska trafiknämnden se till att varje pendeltågsplattform har plattformsvärdar permanent när tågvärdarna försvinner? Plattformsvärdar som dessutom arbetar alla timmar som trafiken är igång? Hur ska nämnden se till att inte liknande samverkansproblem upprepas igen?

Dessa frågor vill vi skyndsamt få besvarade och hur nämnden tänker återupprätta förtroendet till funktionshinderorganisationerna i Samverkansrådet trafik.

Med vänliga hälsningar i hopp om fortsatt gott samarbete

Annika Hässler, ordförande Funktionsrätt Stockholms län

Karin Hjalmarson, ordförande Synskadades Riksförbund Stockholm Gotland

Jaan Kaur, ordförande DHR Stockholms län