

Göteborg Spårvägars arbete för personer med funktionsvariationer



Innehållsförteckning

Bakgrund.....	2
Tillgänglighetsanpassning på våra olika spårvagnsmodeller.....	3
Nuläge gällande våra fysiska förutsättningar.....	4
Utmaningar i vår nuvarande fordonsflotta.....	5
Underhåll av ramperna.....	5
Resenärssynpunkter.....	6
Portabla ramper.....	6
Utbildning av våra förare.....	7
Aktiviteter.....	8
Framtidens spårvagnar.....	8
Bildarkiv.....	9

Bakgrund

Göteborg Spårvägar arbetar för att uppfylla gällande nationella- och internationella lagar och förordningar som reglerar de rättigheter som resenärer med funktionsvariationer har. Detta är bland annat de regler som finns i diskrimineringslagen, lagen om en handikappanpassad kollektivtrafik, FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsvariationer och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Enligt Göteborg Stad är personer med funktionsvariationer en grupp som ofta hamnar i utanförskap, har lägre demokratisk delaktighet och känner sig oftare otrygga. Personer med funktionsvariationer möter ofta okunskap och har i många fall sämre förutsättningar för en rik fritid.

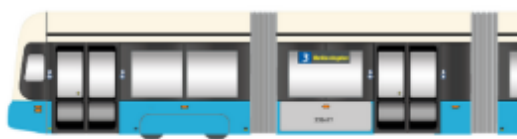
Göteborgs Spårvägar skall aktivt bidra med en positiv påverkan på det sätt vi kan, genom att vara proaktiva och erbjuda en tillgänglighetsanpassad spårvagnstrafik för alla våra resenärer.

Västtrafik ansvarar för dialogen med våra resenärer och deras upplevelser ombord och vi arbetar aktivt med Västtrafik så att vi kan säkerställa att vi ständigt förbättrar oss och att våra fordon i möjligaste mån möter tidsenliga krav när det kommer till tillgänglighet. Västtrafik ansvarar också för de tekniska förutsättningarna när det kommer till våra spårvagnar som används operativt i trafik.

Tillgänglighetsanpassning på våra olika spårvagnsmodeller

M33, M32 och M31

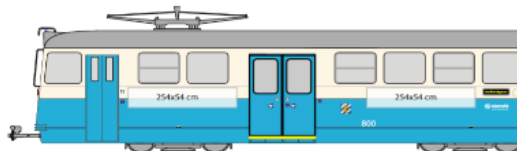
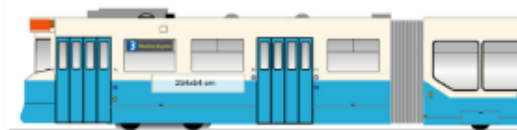
Automatisk och portabel ramp.
Rullstols- och barnvagnsplatser.
Tillgänglighetsanpassade klaffsäten.
Utrop om nästa hållplats.
Skylt som visar nästa hållplats.
Informationsdekaler.
Golv uppmärkt med gula kanter.
Halkskydd i golvmattan med ISO-standard.
Stångar uppmärkta med tejp för resenärer med nedsatt syn.
Tillgänglighetsanpassad dörr är märkt med orange färg.



M29

Utrop om nästa hållplats.
Informationsdekaler.
Golv uppmärkt med gula kanter.
Halkskydd på trappstegen.
Halkskydd i golvmattan med ISO-standard.
Stångar uppmärkta med tejp för resenärer med nedsatt syn.

Vi undviker i högsta möjliga mån att köra två M29 efter varandra för att inte försena resenärer med funktionsvariationer.



Nuläge gällande våra fysiska förutsättningar

I enlighet med vår hanteringsplan för ramper underhåller vi ramperna kontinuerligt genom både förebyggande- och avhjälpande underhåll. Under vintertid är slitaget omfattande då funktionaliteten påverkas av grus, salt och smuts.

Obsolescens är en fordonsägarfråga och det är Västtrafik som avgör hur den tekniska utvecklingen av ramperna ska se ut. Inom Trafikavtalet har vi ett fordonsförvaltningsforum där Västtrafik kontinuerligt ser över våra behov, i samverkan med representanter från GS. Inom det här forumet förs också dialoger kring den problematik vi har kring obsolescens, alltså problematiken kring bristen på komponentdelar vi behöver för att underhålla våra vagnar.

	Antal revisioner	Antal fordon	Andel genomförda revisioner	Avstängda ramper 240112	Avstängda ramper 231115
M33	0	40	-	0	0
M32	62	62	100%	17	6
M31	58	80	72,5%	18	19



November 2023

Totalt har vi 25 fordon (av 142) med avstängda ramper när det kommer till vagnsmodell M31 och M32, vilket motsvarar 18 procent. Räkna vi in M33 i helheten så (32 används för trafik) motsvarar det cirka 14 procent av fordonen har avstängda ramper.

Januari 2024

Totalt har vi 35 fordon (av 142) med avstängda ramper när det kommer till vagnsmodell M31 och M32, vilket motsvarar ca 24 procent. Räkna vi in M33 i helheten så (40 används för trafik) motsvarar det cirka 19 procent av fordonen har avstängda ramper.

Enbart under december månad så har vi fått 20 fordon (M31 = 8 och M32 = 12) med ramper avstängda på grund av haveri (säsongrelaterad).

57 procent av dagens avstängda ramper har uppstått under december månad. Detta påvisar en enorm påverkan på grund av vintervädret.

Utmaningar i vår nuvarande fordonsflotta

- Vi har materialförsörjningsutmaningar för M32:an då leverantör inte levererar i den utsträckning som behövs för att möta behovet.
- Vi har obsolescensproblem på M31 och kan därför inte göra allt nödvändigt underhåll på ramperna. Även på M32 ser vi obsolescensproblem på ramperna och ser att detta kommer att vara ett större problem framåtriktat.
- Om några år så kommer vi se en permanent lösning på rampproblematiken för M31 i samband med 'Revision M31', då fordonen i samband med revisionen kommer att få helt nya ramper.
- Samtliga fordon (med M29 som undantag) har 100 procent fungerande portabla ramper ombord som kan användas för manuell hjälp vid på- och avstigning. Vagnsmodell M29 är med andra ord en stor bidragande faktor till vår begränsade tillgänglighetsanpassning i trafiken.

Underhåll av ramperna

Ramperna ombord våra vagnar ska genomgå en revision efter 30 000 kilometer, beroende på vagnsmodell, vilket innebär revision två till tre gånger om året. En gång i månaden sker också en omfattande kontroll (översyn 2). Då kan också behovet för en tidigarelagd revision upptäckas. För att ge en förståelse för tidsåtgärden när det kommer till revisionen så är den i snitt ungefär 16 timmar per ramp för vagnsmodell M31 och 11 timmar per ramp för vagnsmodell M32.

Vi funktionstestar och sopar rent ramperna vagnsmodell M31 på 10 000 kilometers intervall och byter vid behov. För vagnsmodell M32 funktionstestar vi på 10 000 kilometers intervall och byter ramperna på 30 000 kilometers intervall.

Under vintermånaderna utsätts ramperna för mycket grus, salt och fukt och det har hänt att vi tagit emot 25 – 30 havererade ramper på bara två dygn. Dessa förutsättningar är så pass påfrestande att pendeltågen valt att stänga av sina automatiska ramper och det extra fotsteg som skjuts ut mot perrongen under vintertid. Tillgängligheten i våra spårvagnar är en utmaning under vintertid och vi ser att avstängda ramper ökar i och med den ökade mängden grus, salt och fukt. Detta bidrar till en lägre grad av tillgänglighet till våra vagnar för personer med funktionsvariationer under vintersäsongen.



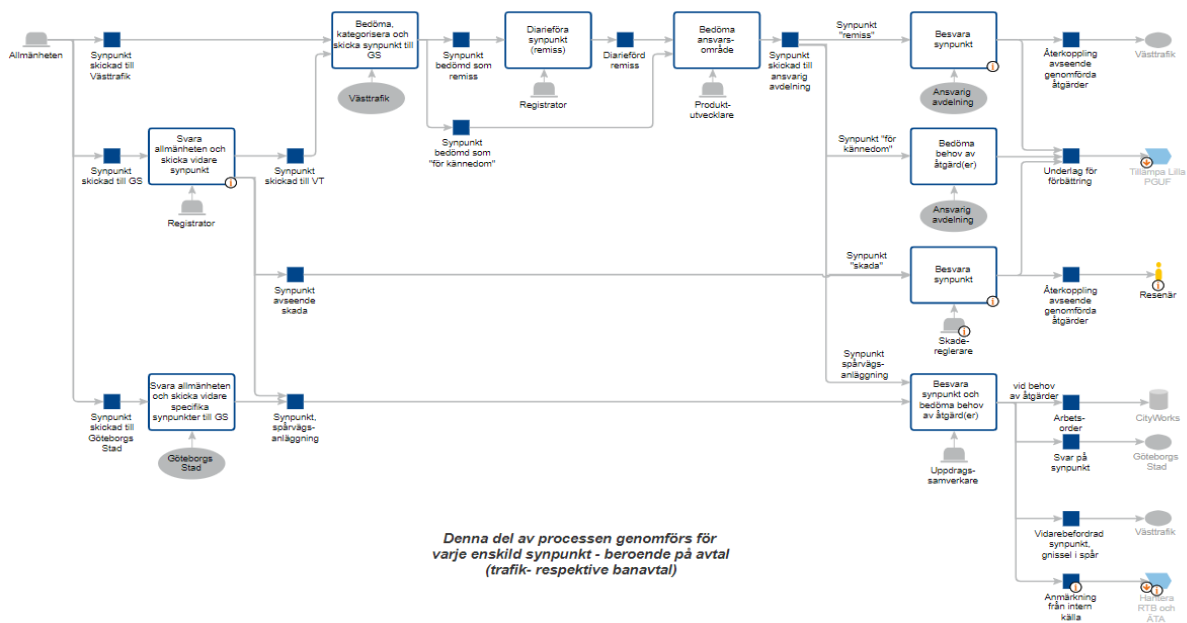
Portabla ramper

Om den maskinella rampen inte fungerar så finns en portabel ramp ombord på vagnen. Den finns placerad bredvid dörren i vagnens C-del och låses upp med hjälp av en trekantsnyckel. Den portabla rampen väger cirka tio kilo och kan hantera en vikt upp mot 300 kilo. Många förare upplever den portabla rampen som otymplig och tung. Det finns också en stor risk att förare undviker eller försöker att undvika den på grund av tidspress.

Resenärssynpunkter

Under 2023 tog vi emot 80 kundsynpunkter genom Västtrafik som gällde ramper. 27 av 80 synpunkter har handlat om att föraren inte tagit fram den portabla rampen. Vi kan inte säkerställa korrekt statistik när det kommer till vilken utsträckning våra förare använder sig av den portabla rampen när en resenär trycker på knappen. Vi kan däremot göra ett antagande att pressade körtider bidrar till att det förekommer situationer där våra förare undviker att göra det.

Processen för kundsynpunkter ser ut som följande;



Utbildning av våra förare



Kollektivtrafik för alla ("KOLLA") är ett viktigt och uppskattat moment under Grundutbildningen för A-behörighet. En del av utbildningen handlar om att belysa och skapa förståelse för personer och resenärer med olika typer av funktionsvariationer. På grundutbildningen arbetar vi aktivt med både föreläsande form men också genom film och praktiska övningar. Studieplan regleras och godkänns av Transportstyrelsen. Vi har ett nära samarbete med Västtrafiks utvecklingsavdelning gällande vår nya grundutbildning.

Pedagogiskt material och metod består även i att utmana fördomar. Vi redogör i enlighet med Västtrafik att alla som själva eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till och från hållplats ska kunna resa med Västtrafik. Resan får inte vara den länk som brister.

Lektionsupplägg består av Powerpoint med information kring:

- Begrepp
- Hörselnedsättning
- Synnedsättning
- Rörelsebegränsning
- Möte med resenärer som har svårt att bearbeta och tolka information
- Allergier
- Göteborgs stad "En stad för alla"
- Västtrafiks arbete kring tillämpning
- Förarens arbete och agerande i arbete
- Olika fordonstyper "elektriska rullstolar"
- Sammanfattning

Under lektionspasset får samtliga aspiranter på Grundutbildningen A-behörighet:

- Andas i sugrör under fysisk ansträngning
- Ledas och vägleda "Synnedsättning" Detta görs på gata och övergångsställe utanför Rantorget
- Vara rullstolsburen och leda "Utbildningen äger en rullstol + ramp"

Efter avslutad utbildning finns material att tillgå för förarna, bland annat genom boken "Minneslista viktiga tips".



Aktiviteter

Stadshusets funktionshindersombudsman Ola Hendar har varit på studiebesök hos oss på Göteborgs Spårvägar som del av Göteborgs Stads program för full delaktighet. Ola konstaterade i sin slutrapport till Kommunfullmäktige 2022/2023 att utfasningen av M29:an är det bästa vi kan göra i dagsläget för att öka vår tillgänglighet i trafiken.

Vi har representanter på plats varje år under Göteborgs Stads Demokratidagar.

Vi delar vår rapport till Göteborg Stad gällande programmet för full delaktighet (se bilaga).

Genom Myndigheten för delaktighet får vi ta del av omvärldsanalyser som ger oss information om hur vi kan utveckla vår verksamhet i tillgänglighetsfrågan. Detta är en del i vårt förbättringsarbete, att ta vara på och nyttja deras input för att förbättra vår verksamhet. På mfd.se finns mer information.

Vid upphandlingen av vagnsmodell M33 och M34 fördes dialoger med intresseorganisationer inom området funktionsvariationer. Vi tog även med representanter till fabriken i Tyskland för att nyttja deras kompetens och rådgivning kring hur vagnarna bäst kan utformas för att tillgodose målgruppens behov.

Framtidens spårvagnar

När vi väl har fasat ut vagnsmodell M29 och leveransen av M34 har påbörjats, så kommer vi att se en helt annan tillgänglighet ombord våra vagnar. Från Q2 2026 så har 100 procent av fordonsflottan korrekt tillgänglighetsanpassning. Ju fler M34:or vi tar in, desto färre M29:or kommer vi ha rullande.

Bildarkiv

För att se bilder på dekalernas placering i vagnarna, gå till Västtrafiks designmanual. Här finns också bilder på exempelvis den tejp som är uppsatt på stänger för att hjälpa resenärer med synnedsättning och annan utrustning i våra vagnar som ökar tillgängligheten.

partnerportalen.vasttrafik.se/rutiner-och-manualer/fordonsdesign/designmanualer/



Ramper i olika stadier av deras underhåll

Tejp som hjälper resenärer med synnedsättning