

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

MÖTESANTECKNINGAR
2026-02-25
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Minnesanteckningar från Samverkansråd 2026-02-12 för allmän kollektivtrafik

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

Tid: Torsdag 2026-02-12, kl. 13:00-15:00

Plats: Teams

Från organisationerna

Seppo Poutanen, Funktionsrätt Stockholms län
Jan Delvert, RTP Funktionsrätt styrelse Sthlm
Anders Lissegårdh, Funktionsrätt RTP-S
Fredrik Sandman, Funktionsrätt
Alf Sandqvist, PRO
Patrick Englund, DHR
Ewa Jegréus Swärd, SKPF

Jaan Kaur DHR
Leif Pehrson, SPF
Christoffer Örnevik, SRF
Arvid Linden, SRF
Ingela Sjöqvist, SRF
Maria Sverker, SRF
Maris Sedlenieks, SPF

Från politiken

Dan Engstrand (M)
Stefan Wanngårdh Johansson (S)
Maj-Len Eklund (S)
Magnus Persson (SD)

Karl Henriksson (KD)
Bernhard Huber (MP)
Henrik Juhlin (C)
Aida Hafezi Yashi (C)

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

MÖTESANTECKNINGAR
2026-02-25
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Från Trafikförvaltningen

Maria Röjvall, Sektionschef, Strategisk utveckling/Hållbar utveckling
Nathalie Wallin, Verksamhetskoordinator
Sonja Martin-Löf, gruppchef Trafik- och infrastrukturutveckling (del av möte)

Melker Larsson, Tillgänglighetsstrateg
Eleonora Vasi-Safari, Hållbarhetsstrateg
Katarina Johansson
Projektledare (del av möte)

Övriga deltagare (del av mötet)

Marvan Zakholi, Nobina, personalledningschef på Nobina, Södertörn
Jenny Hellström, Connecting Stockholm, Information
Malin Andersson, Connecting Stockholm, gruppchef kundservicevärdar

Daniel Holst, Trafikförvaltningen
Sanna Sundell, Trafikförvaltningen

1 Inledning

Maria hälsade alla deltagare välkomna. Melker informerade om att det har blivit missförstånd kring mötesdatum/kallelser för samverkansrådet under året, kallelser har nu skickats ut till samtliga för hela året.

2 Plan för införande av plattformbarriärer

Sonja Martin-Löf, gruppchef på Trafik- och infrastrukturutveckling på trafikförvaltningens strategiska avdelning presenterade det politiska uppdraget om plan för införande av plattformbarriärer. Budgetuppdraget enligt budget 2025 är: "Trafiknämnden uppdras att utreda en plan för införande av plattformbarriärer i kollektivtrafiken. Utredningen ska redogöra för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade för införande av plattformbarriärer."

Flera tidigare utredningar har genomförts sedan 2012, inklusive analyser kopplade till helautomatisk drift och vintertester av barriärsystem. Fullskaleförsök har planerats och delvis genomförts, men har avbrutits på grund av trafikpåverkan eller pandemin. Utredningen är avgränsad till tunnelbanan då andelen suicid och fallolyckor ner på spårområdet är störst där. Test av

plattformbarriärer i Åkeshov var en del i röda linjens uppgradering då planer fanns för nytt signalsystem inför helautomatisk drift.

En trend vi kan se är att suicid har minskat, olyckor ligger stabilt. Ingen enskild orsak för det minskade antalet suicid, men bland annat har videoanalys införts på 16 olika stationer som har förhindrat 69 händelser

Syftet med planen för plattformbarriärer är att få ett samlat kunskapsunderlag och en första prioritering av stationer. För ett bredare införande med barriärer på flera stationer krävs stöd för automatisk drift i trafikstyrningssystemet samt strategiska beslut inför framtida fordonsupphandlingar. Fordonens dörrplacering påverkar vilken typ av barriär som kan väljas.

Sonja Martin-Löf berättade att det finns flera kvarstående frågeställningar, bland annat avseende tekniska lösningar, de ingår inte i det här arbetet.

Arbetet avslutas och intern beredning påbörjas. Trafiknämnden planeras fatta beslut om att godkänna slutrapporteringen den 21 april 2026.

Anders Lissegårdh: Hur monteras höj- och sänkbara plattformbarriärer?
Sonja Martin-Löf: De kräver också plattformsförstärkning men de väger mindre.

Jaan Kaur: Behöver man ha samma lösning på alla stationer?
Sonja: Man måste ha samma lösning åtminstone på samma linje.

Henrik Juhlin (C): Vad är skillnaden, vad har vi för lösning på Citybanan?
Sonja Martin-Löf: Det är sensorer, inte föraren som öppnar plattformsdörrarna.

Alf Sandqvist frågade: Vad är den beräknade byggtiden?
Sonja berättade att det finns exempel från Japan där det tog flera månader på grund av att arbete endast gjordes ett par timmar per natt. Vi har inte studerat tidplaner. Enkelspårsdrift skulle underlätta så att trafikavstängning kan göras av delsträcka.

Jan Delvert frågade om när man kan tänka sig att en första byggnation kan tänkas sig?
Sonja: Om beslut tas om ett införande så skulle det vara klart tidigast 2031 för en enstaka station.

Karl Henriksson: Du sa "väldigt snabbt" om man gör en totalavstängning, vad innebär det i tid? Om man har löst det med trafikledningssystemet samtidigt, skulle man kunna göra flera stationer, samtidigt om det görs totalavstängning?

Sonja: En totalavstängning på Odenplan är inte möjligt. Vi har gjort sommaravstängningar av grenar men aldrig i centrala delar.

Katarina Johansson: Det är svårt att stänga tunnelbana och ersätta med bussar. Melker Larsson berättade att Gullmarsplan- Hötorget stängdes av en påskhelg 98 eller 99. Hela Götgatan var en bussgata, upp till 180 bussar samtidigt, kräver mycket av Stockholms stad.

Jan Delvert: kommenterade om totalavstängningar. För funktionshindrade är det väldigt krångligt med totalavstängningar, det är en faktor som är viktig att ha med sig.

Alf Sandqvist: Ligger planer för samtliga stationer? Hur lång tid kommer införande att ta?

Sonja: Det finns ingen plan, vi visar vad som är mest prioriterat. Det är inget mål i sig. Det kan tidigast ske när man byter signalsystem, men vi bedömer det som osannolikt att det införs på alla stationer.

Alf Sandqvist frågade om vikten på plattformsväggarna?

Sonja Martin-Löf berättade att det är metall, teknisk lösning har inte utretts i den här utredningen. Det är inte tyngden utan vindlasten när tåget kommer in på perrongen som har den stora påverkan.

Ewa Jegréus frågade om plattformsväggar kommer byggas på gula linjen? Sonja Martin-Löf: Gula linjen kommer att ha helhöga plattformsväggar och automatisk drift.

3 Yttre- och inre utrop på buss – Nobina Södertörn

Marvan Zakholi, Nobina, personalledningschef på Nobina Södertörn berättade om yttre- och inre utrop på buss.

Melker Larsson berättade att han har varit i kontakt med alla bussentreprenörer som trafikerar för SL. En entreprenör är inbjuden för att besvara frågan om förarna kan påverka inre och yttre utrop och hur Nobina arbetar mer frågan. Marvan Zakholi berättade att med de nya bussarna som har kommit in så kan inte förarna påverka ljudet. De kan göra en felanmälan så att ljudet kan justeras

i efterhand. Det är endast ljudet på mikrofonen vid utrop i bussen som förarna kan påverka.

Jaan Kaur, frågande om föraren kan stänga av ljudet på stoppknappen?
Marvan Zakholi berättade att ljudet på stoppknappen inte kan stängas av. Föraren har en lampa som blinkar till dess att en rullstolsburen klivit av, även om de inte hör plinget. Ibland kommer ingen för att lägga ut rampen, Melker kompletterade att det står i alla avtal om rampen.

Jan Delvert sa att informationsskylten kan slockna och man vet då inte var man är - vilka krav finns då på att chaufförerna gör utrop vid varje hållplats?

Marvan Zakholi: Ja, utrop ska göras om inte skyltarna fungerar.

Melker Larsson kompletterade med att det ingår i alla avtal.

Ingela Sjöqvist frågade om när externa högtalarutrop inte fungerar, och när utrop i bussen inte fungerar ex om bara bussnumret och inte nästa hållplats ropas ut.

Marvan Zakholi sa att föraren alltid har ansvar att göra utrop och att fel ska felanmälas.

Ingela Sjöqvist nämnde att det inte alltid är ljud på stoppknappen för att kliva av på kommande busshållplats.

Melker Larsson begärde en återkoppling från Nobina, det räcker inte med att det syns på informationsskylten för synskadade.

Marvan Zakholi återkommer med svar på frågan och återkommer till Melker Larsson.

Seppo Poutanen frågade varför inte bussen niger för barnvagnar eller för personer med rullator så att det blir lättare att komma ut?

Marvan Zakholi: Förarna går på flertalet utbildningar där information ges om att bussarna alltid ska niga vid alla hållplatser. Tyvärr slutar knappen för att niga bussen att fungera ibland.

Melker Larsson kompletterade att det kravet finns idag i alla bussavtal.

Ingela Sjöqvist frågade om man ska anmäla till kundtjänst att man inte har fått ett manuellt utrop vid behov?

Melker Larsson svarade, ja det ska göras.

Marvan Zakholi instämde med Melker Larsson och uppmanar alla att höra av sig till SL, då kan vi ta ett samtal med berörd förare.

Jan Delvert: Kan centrala trafikledningen agera direkt om man gör en felanmälan på bussen?
Melker Larsson svarade att det inte är säkert att det går så snabbt med återkoppling till förare.

Karl Henriksson kompletterade med att det i Buss Nordic står om hur bussarna ska vara utformade, exempelvis att det ska vara en ljudsignal när man trycker på stoppknappen.

Melker Larsson tackade för kompletteringen.

4 Trafikavstängning Hökarängen - Farsta strand

Malin Andersson, gruppchef kundservicevärdarna och Jenny Hellström som arbetar med information (trafikinformation och information från kundservicevärdar) på Connecting Stockholm berättade om planerad trafikavstängning på sträckan Hökarängen – Farsta strand.

Melker Larsson frågade vilka lärdomar som drogs av föregående sommar, skyltning på vissa platser och påverkan för tillgänglighet? Förra sommaren hade vi avstängning på sträckan Gullmarsplan – Farsta Strand, i år blir det Hökarängen – Farsta Strand, en betydligt kortare sträcka.

Jenny Hellström berättade att avstängningen blir mellan 22 juni – 16 augusti, dvs. under 8 veckor sommaren 2026. Tågen kommer att köra till Hökarängen och att resenärer hänvisas till ersättningsbussar mellan Hökarängen, Gubbängen och Farsta strand under perioden 22/6–16/8. Detta medför längre restider och byte för resenärerna. Arbetet kräver fungerande hissar i Hökarängen och extra samverkan kring skyltning vid stationer, plattformar och hållplatser för ersättningsbussar. Kundvärdar kommer att finnas på berörda stationer, och störningsinformation sprids via anslag, digitala skyltar och flyers. Ledstängsel och andra tillfälliga anpassningar beställs i förväg.

Connecting Stockholm frågade Samverkansrådet om hur man ser på Kundevent ombord på tåg?

Jan Delvert sa att det är positivt med information ombord på tåget både före och efter avstängningen, men information behövs även på stationen med personligt stöd.

Ingela Sjöqvist att det är bra med ledsagarstöd och spridd information redan under våren, förra året kom informationen sent (ex. taltidningen).
Melker Larsson skickar en lista med relevanta informationskanaler till Connecting Stockholm.

Jaan Kaur, sa att det fungerade väldigt dåligt förra sommaren för personer med rörelsenedsättning, det var svårt att få plats, det var svårt att kliva av då det var så fullt. Informationen var bristfällig om ersättningstrafiken.
Connecting Stockholm tar med synpunkten.

Patrick Englund: Förra sommaren fungerade det inte med resegarantin.
Tillgänglighetsnumret fanns inte med på informationen på stationerna. Flera på kundtjänsten och på plats hade inte kunskap om **tillgänglighetsnumret**.
Telefonnumret till färdtjänsten fanns inte, fick vänta så länge som 2 h.
Jenny Hellström: Ska ta med synpunkten.

Jan Delvert lyfte vikten av information i god tid, föreslog att Mitt I är bra informationskanal.

Connecting Stockholm poängterade att det är viktigt att lägga beställning om ledsagning i god tid för att underlätta. Samverkan med bussbolag för ersättningsbuss tar vi med oss, säkerställa att de har ramp.

Jaan Kaur, information är viktig, även för de som inte är organiserade eller turister får inte glömmas bort, det skapar trygghet. Önskemål att ha information på flera språk än svenska.

Melker Larsson tillhandahåller kontaktpersoner till respektive organisation och skickar till Connecting Stockholm.

5 Provningar med rökmaskin (Slussen)

Melker Larsson informerade om provning med rökmaskin i nya bussterminalen i Katarinaberget som genomfördes den 30/12. Det var en del av omfattande provningar av säkerhetssystemen i den nya bussterminalen.

Melker Larsson planerar för att bjuda in någon till nästa Samverkansmöte som kan berätta övergripande om hela projektet, datum för öppning av bussterminalen finns inte i nuläget.

Jaan Kaur : bortsett från att tekniken fungerar så är det viktigt att personer kan röra sig in och ut. Även om det är sent nu så skulle vi så snart som möjligt vilja komma och se, dvs personer som är synskadade mm,

6 Övrigt

- Angående det lokala samverkansavtalet som är under framtagande så kommer förvaltningen att återkoppla på de remissynpunkter som har inkommit.
- Nästa Samverkansråd blir måndag den 27/4 kl.13:00 på Trafikförvaltningen.