

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

MÖTESANTECKNINGAR  
2026-05-20  
Version

Ärende/Dok. id.  
TN 2021-0044

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Nathalie Wallin  
08-12317717  
nathalie.wallin@regionstockholm.se

## **Samverkansråd från Samverkansråd 2026-04-27 för allmän kollektivtrafik**

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

*Tid: Måndag 2026-04-27, kl. 13:30-16:00*

*Plats: Lindhagensgatan 100, lokal T-Centralen*

### **Från Trafikförvaltningen**

Melker Larsson,  
Hållbarhetsstrateg  
Tillgänglighet,  
SU/Hållbar utveckling

Nathalie Wallin,  
Verksamhetskoordinator,  
SU/Hållbar utveckling

### **Från organisationerna**

Patrick Englund, DHR  
Jaan Kaur, DHR  
Jan Delvert, RTP Funktionsrätt Styrelse Sthlm  
Seppo Poutanen, Funktionsrätt Stockholms län  
Maria Sverker, SRF  
Leif Perhsson, SPF

Ingela Sjöqvist, SRF  
Christoffer Örnevik, SRF  
Ewa Jegréus Swärd, SKPF  
Lena Larsen, SKPF  
Anders Lissegårdh,  
Funktionsrätt RTP-S  
Maris Sedlenieks, SPF

### **Från politiken**

Jakop Dalunde (MP)  
Lina El Yafi (V)  
Markus Barnevik (MP)

Maria Antonsson (MP)  
Erik Sarfors (C)  
Henrik Juhlin (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  
2026-05-20  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### **Övriga deltagare (del av möte)**

Daniel Rydholm  
Säkerhetsstrateg Brandsäkerhet  
Verksamhets- & säkerhetsskydd  
Säkerhetsavdelningen

Bunjaku Besnik  
Framkomlighet,  
Trafikavdelningen

### **1. Inledning**

Melker Larsson hälsade alla deltagare välkomna.

### **2. Grus, störningar hissar och rulltrappor**

Grus orsakar få störningar på hissar men är vintertid den största orsaken till driftstopp i rulltrappor. Grus fastnar i rulltrappstegen, vilket leder till driftavbrott. Kostnader för byte av rulltrappsteg uppgår till cirka 60 miljoner/år. Grusets mellanstorlek (ca 2-7 mm) bedöms orsaka störst problem. Dialog pågår med Stockholms stad om att förändra grusets dimension. Sand bedöms inte vara ett lämpligt alternativ. Det binder fukt, bildar klumpar, kräver särskild förvaring och mer frekvent halkbekämpning då det spolats bort vid tö.

Anders Lissegårdh: Grus fastnar på bussarnas ramper vilket gör att rampen inte kan fällas in och att bussens dörrar därmed inte kan stängas.

Önskemål framfördes om städning under rampen, Melker Larsson redogjorde att det regelmässigt kontrolleras vid oanmälda besök huruvida städning skett under rampens.

Patrick Englund: Hur ofta byts hela rulltrappan ut?

Melker Larsson svarade att livslängden för rulltrappor är 30 år, men beror på hur mycket den används etc.

Seppo Poutanen frågade vem som ansvarar för halkbekämpningen och vilket material som används, sand eller grus.

Melker Larsson: Dialog pågår med Stockholms stad. Sand bedöms inte vara en lämplig lösning då den bör stanna i naturen och är svår att hantera inom halkbekämpning. Det finns en student som gör sitt examenarbete som behandlar frågor kopplade till halkbekämpning. Fokus framåt ligger på anpassning av grusets dimensioner.

Jan Delvert ställde fråga om möjlighet till gemensamma aktiviteter, exempelvis att organisationerna lyfter frågan i samverkan med Stockholms stad.

Melker Larsson svarade att det ännu inte har kommit så långt. Det kan vara intressant att koppla studentarbetet till frågan.

### **3. Utbyte av hissar**

Melker Larsson informerade att frågan om antal hissar och komplettering med fler hissar får komma upp till hösten.

Anders Lissegårdh ställde fråga om det finns möjlighet att göra en lösning som är mer flexibel, ex trapphiss.

Melker Larsson svarade att nödutrymning är en avgörande faktor och att utrymningsförutsättningarna aldrig får försämrats och måste vara i funktion hela tiden. Vid projektering under 1940–1970-talen gällde andra regler för utrymning än i dag. Nuvarande regelverk ställer betydligt högre krav på möjligheten till utrymning och det medges inte att dessa försämrats i äldre byggnader/stationer.

Jaan Kaur ställde fråga om hur planeringen av utbyte och reparation av hissar sker. Som exempel nämndes hissarna i gångtunneln vid T-Centralen mot gröna linjen där två hissar upplevs ha varit under reparation under en längre tid (ca 2 år). Fråga ställdes om arbetet kan genomföras snabbare.

Melker Larsson svarade att han inte specifikt har fördjupat sig i just dessa hissar, men redogjorde för det övergripande arbetet. Totalt har 34 hissar bytts ut under perioden 2022-2025. En hiss har en beräknad livslängd på cirka 30–35 år och nuvarande utbytestakt bedöms vara i linje med plan. Vid utbyte tas hissar ur drift under en begränsad period för att genomföra åtgärderna effektivt.

Patrick Englund uppmärksammade att snedbanehissar bromsar in i slutet av resan.

Melker Larsson svarade att detta är en medveten åtgärd kopplad till komfort och säkerhet för att minska risken för att resenärer ramlar.

Jaan Kaur ställde fråga om alternativa gångvägar finns för resenärer som inte kan använda rulltrappor (till ex. i Ropsten, Aspudden och Bredäng). Hur ser möjligheten ut att komplettera befintliga lösningar?

Melker Larsson svarade att förutsättningarna skiljer sig mellan olika stationer. I vissa tunnelbanestationer skulle åtgärder kräva omfattande ombyggnationer, bl.a. i vissa fall innebärande rivning av större delar av byggnaden. Möjligheter till kompletterande lösningar finns i viss utsträckning men är beroende av stationens utformning.

Ewa Jegréus Swärd ställde fråga om var information i frågan kan hittas.

Melker Larsson: Det finns i Trafiknämndens handlingar (21 april 2026, p.4: [Genomförandebeslut utbyte hissar och rulltrappor](#)).

#### **4. Katarinaberget**

Daniel Rydholm, säkerhetsstrateg inom brandsäkerhet från Trafikförvaltningen, presenterar visionsbild Slussen. Daniel Rydholm ansvarar bland annat för brandskyddsnivåer och tar fram riktlinjer kopplade till brandsäkerhet.

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

MÖTESANTECKNINGAR  
2026-05-20  
Version

Ärende/Dok. id.  
  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Informationsfilm från Stockholms stad kunde inte visas p.g.a. tekniska fel. Melker Larsson kompletterade att länk till filmen ”Bussterminal i Katarinaberget - Stockholms stad” skickas ut till deltagarna efter mötet (Länk till film finns på denna sida: [Bussterminal i Katarinaberget - Stockholms stad](#)).

Maria Antonsson: Om man har synnedsättning hur orienterar man sig?  
Melker: Det finns ledstråk.

Jaan Kaur ställde fråga om det finns sittplatser med armstöd.  
Daniel Rydholm bekräftade att sådana sittplatser finns.

### **Brandskydd**

Översiktliga bilder som beskriver brandskyddet visades. Det informerades om att gas i bussar utgör en risk, vilket hanteras genom åtgärder som ska förhindra att bussar exploderar. Vidare redogjordes för delugesystem (automatiskt brandsläckningssystem) i körytor där vatten kan spridas över hela körytan vid behov.

Ljudsignaler finns som stöd i säkerhetssystemet. Vid utrymning har man kalkylerat med att upp till 5000 personer befinner sig i terminalen, vilket är väl tilltaget.

Jaan Kaur ställde frågan om vad som styr?  
Daniel Rydholm svarade att brandlarmet fungerar som styrsystem. Det finns både explosionsskydd och brandskydd.

Lina El Yafi frågade om man blir inlåst när dörrarna stängs.  
Daniel Rydholm svarade att så inte är fallet. Vissa dörrar är automatiska, medan andra saknar automatik.

Maria Sverker ställde fråga om det kan fungera som skyddsrum.  
Daniel Rydholm svarade att det inte är klassat som ett skyddsrum, men att man kan få ett visst skydd.

Christoffer Örnevik ställde fråga om ledstråk och om dessa leder hela vägen fram.  
Melker Larsson svarade att ledstråk finns och är utformade för att stödja utrymning. De leder i regel till utrymningsvägar som resenärer är vana vid att använda. Ledstråken leder även till brandceller.

Seppo Poutanen ställde fråga om bussterminalen enbart avser bussar till Nacka och Värmdö.  
Daniel Rydholm bekräftade detta.

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

MÖTESANTECKNINGAR  
2026-05-20  
Version

Ärende/Dok. id.  
  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Leif Pehrson ställde fråga om beredskap vid terrorhändelser.  
Daniel Rydholm svarade att det finns ledningsfunktion med kamerabevakning samt en person på plats dygnet runt.

### **Utrymningsplatser och hissar**

Maria Sverker ställde fråga om hissarnas kapacitet.  
Melker Larsson svarade att hissarna är normalstora.

Henrik Juhlin sa att det är positivt med den höga brandsäkerheten och att man vid en eventuell brand bedöms kunna klara sig en längre tid.  
Daniel Rydholm: Konstruktionen ger ett skydd på cirka 60-90 min mellan bussarna och vänthallen.  
Melker Larsson kompletterade att biogasbussar kommer att fasa ut och ersättas med elbussar.

Leif Pehrson ställde fråga om det har gjorts beräkningar av utrymningstid, med hänsyn taget till personer med funktionsnedsättning?  
Daniel Rydholm svarade att dimensioneringen utgår från att cirka 1% av personerna har en funktionsvariation. Bedömningar av utrymningstid har gjorts men exakt tid kunde inte anges vid tillfället.

### **Dörrautomatik och larmsignaler**

Jaan Kaur ställde fråga om principen om 1 % kapacitet i hissar även gäller för rulltrappor.  
Daniel Rydholm svarade att samma regler tillämpas.  
Melker Larsson förtydligade att förutsättningarna skiljer sig åt beroende på behov, ex. mellan rullstolsanvändare och resenärer med barnvagnar.

### **Sprinklersystemet (delugesystem) i körytor**

Seppo Poutanen ställde fråga om systemet har testats.  
Daniel Rydholm svarade att tester av systemet pågår.

Jakop Dalunde framförde att han besökt platsen och uppfattar anläggningen som ett betydande lyft för komforten i kollektivtrafiken.

Jan Delvert framförde önskemål om att få ta del av hur armstöd fungerar i praktiken.  
Melker Larsson svarade att armstöd finns men inte vid samtliga sittplatser. Vidare informerades att anläggningen ännu inte är i drift och att omfattande tester pågår. Möjlighet att erbjuda ett framtida besökstillfälle ska undersökas.

### **Trafikomläggningar**

Melker Larsson presenterade, se bifogad presentation.

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

MÖTESANTECKNINGAR  
2026-05-20  
Version

Ärende/Dok. id.  
  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Besnik Bunjaku, Framkomlighet, Trafikavdelningen, bistod Melker vid presentationen.

Anders Lissegårdh påpekade att det är ett fåtal bussar som inte påverkas av Stockholm Marathon.

Jaan Kaur lyfte att det finns olika nivåer av påverkan och att det kan vara oklart vem som ansvarar för tillgängligheten vid avstängningar och trafikomläggningar. Fråga ställdes om hur tillgängligheten kan säkerställas i sådana situationer.

Melker Larsson svarade att för att tillgängligheten ska fungera för alla krävs en god planering av evenemangen vilket i praktiken kan vara svårt att uppnå fullt ut.

### **Passageraröppnade dörrar P-tåg**

Melker Larsson presenterade, se bifogad presentation. Melker Larsson påtalade även att sektionen för pendeltåg inte hade möjlighet att medverka.

Christoffer Örnevik framhöll att man har försökt hitta olika kompromisser för att få lösningen att fungera. Det noterades att ljudsignaler i dörrknapparna samt tydligare indikeringar av öppna dörrar efterfrågas. Vidare framfördes att frågan har lyfts upp vid flera tillfällen utan att åtgärder genomförts. Problemet berör särskilt resenärer med synnedsättning men påverkar även andra resenärsgupper.

Jakop Dalunde framhöll att det finns ekonomiska förutsättningar att beakta och meddelade att frågan tas vidare.

Seppo Poutanen ställde fråga om det innebär ökade kostnader att låta samtliga dörrar öppnas. Melker Larsson svarade att de ökade kostnaderna främst utgörs av ökade energikostnader m a p kylning respektive uppvärmning och underhåll av dörrarna.

Leif Pehrson framförde att förändringen tidigare har beskrivits som en förbättring för alla men ifrågasatte hur lösningen fungerar i praktiken.

Jan Delvert ställde fråga om det finns möjlighet att påverka inriktningen och om omprovning av nuvarande lösning är möjlig.

Jakop Dalunde framhöll att vissa delar inte går att förändra och att förutsättningarna även beror på om åtgärden bedöms som permanent eller tillfällig.

Ewa Jegréus Swärd lyfte att resursgruppen finns och att det bör finnas en utvärdering i frågan.

Christoffer Örnevik ställde fråga om hur lösningen är tänkt att fungera i praktiken. Det framfördes att lokförare i vissa fall behöver öppna dörrarna särskilt för resenärer med synnedsättning.

Jan Delvert framhöll att frågan har varit aktuell under en längre tid och efterfrågade information om vilka kundsynpunkter, konsekvenser och klagomål som har framkommit.

Leif Pehrson framförde behov av att frågan utreds vidare bland annat utifrån om lösningen står i strid med Europakonventionen och gällande riktlinjer. Det framhölls även att frågan ännu inte har fått någon politisk lösning. Christoffer Örnevik ställde fråga om dessa synpunkter är nya för de politiker som deltar i mötet.

Lina El Yafi ställde fråga om de föreslagna lösningarna riskerar att förlänga uppehållstiden.

Melker Larsson svarade att det finns två möjliga lösningar: central dörröppning och central stängning, alternativt att dörrarna frigges (låses upp av föraren). Vid frigivna dörrar återtar föraren frigivningen inför avgång, varvid dörrar som är stängda låses och öppna dörrar förblir öppna tills resenärer slutar passera genom dessa varefter de stängs och låses. Andra sätt att hantera öppning och stängning än ovanstående är inte möjliga utan ombyggnad av fordonen.

Jakop Dalunde framhöll att informationen inte tidigare har framkommit och konstaterade att han inte var medveten om att organisationerna inte involverats i remissprocessen. Frågan kommer att lyftas till förvaltningsledningen.

Jan Delvert efterfrågade återkoppling och möjlighet till gemensamt agerande.

### **Digitala skyltar på T-centralen**

Melker Larsson presenterade, se bifogad presentation.

### **Ombyggnad busshållplats Londonviadukten**

Melker Larsson presenterade, se bifogad presentation.

Jaan Kaur ställde fråga om vilket utrymme som kommer att finnas mellan bussarna och väderskyddet.

Melker Larsson svarade att flera aktörer är involverade i utformningen och att det kommer att finnas tillräckligt utrymme. Utformningen sker i enlighet med gällande regelverk.

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Hållbar utveckling*

MÖTESANTECKNINGAR  
2026-05-20  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### **Trafikavstängningar**

Melker Larsson presenterade, se bifogad presentation.

### **Avslutning**

Melker tackade för deltagandet och avslutade mötet.

**Nästa Samverkansråd är den 24 september i Trafikförvaltningens lokaler på Lindhagensgatan 100.**