Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

MÖTESANTECKNINGAR
2026-10-07
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2021-0044

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Mötesanteckningar från Samverkansråd 2026-09-24 för allmän kollektivtrafik

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

Tid: Torsdag 2026-09-24, kl. 12:00-15:00
Plats: Lindhagensgatan 100, lokal T-Centralen

Från Trafikförvaltningen

Melker Larsson,
Hållbarhetsstrateg Tillgänglighet,
SU/Hållbar utveckling

Maria Röjvall,
Sektionschef,
SU/Hållbar utveckling

Eleonora Vasi-Safari,
Hållbarhetsstrateg Social hållbarhet,
SU/Hållbar utveckling

Nathalie Wallin,
Verksamhetskoordinator,
SU/Hållbar utveckling

Astrid Hathorn Buhre
Systemledare buss
SU/Strategisk Planering

Mikael Danielsson,
Affärsområdeschef,
Trafikavdelningen

Simon Vikström,
Plansamordnare
Investeringsprojekt,
Lokalbana spårväg

Jennie Vellner,
Kanslichef,
Trafikförvaltningens stab

Therese Bergius,
Miljösamordnare Investeringsprojekt
Systemdesign och projektstöd

Från funktionshinderorganisationerna

Seppo Poutanen, Funktionsrätt Stockholms län
Astrid Otheleus, Funktionsrätt Sthlm kansli
Maria Sverker, Funktionsrätt Stockholms län
Jaan Kaur, DHR
Ingela Sjöqvist, SRF
Arvid Linden, SRF
Patrick Englund, DHR
Leif Pehrson, SPF
Anders Lissegårdh, Funktionsrätt RTP-S
Christoffer Örnevik, SRF
Jan Delvert, Funktionsrätt RTP-S
Ewa Jegréus Swärd, SKPF
Lena Larsen, SKPF

Från politiken

Markus Barnevik (MP)
Magnus Persson (C)
Jakop Dalunde (MP)
Lina El Yafi, V
Meeri Wasberg (S)
Karl Henriksson (KD)
Stefan Wanngård Johansson (S)
Henrik Juhlin (C)

Inledning

Presentation av deltagarna.

Förslag från Jan Delvert om att i dagordningen ha en punkt om föregående möte med möjlighet att lämna synpunkter på föregående minnesanteckningar.

Placering av digitala skyltar på busshållplatser

Fråga från SRF om höjden på fristående digitala skyltar som inte är monterade på väderskydd. Bild från Port 73 i Haninge. Ofta sitter skyltarna högt. På Trafikförvaltningen har diskussioner pågått under längre tid för att fastställa en höjd för alla skyltar. Målet är att den undre delen av skylten ska vara 2,1 m från marken.

Förslag från Christoffer Örnevik om att göra test på en skylt.

Felanmälning av digitala skyltar

Fråga har inkommit om felanmälning av digitala skyltar, hur hanteras kundsynpunkter som inkommer till SL kundtjänst? Melker Larsson beskrev att det ser olika ut beroende på hur anmälan når SL Kundtjänst.

Ärenden som inkommer via telefon registreras idag i ärendehanteringssystem Bumerang och skickas automatiskt via rapport till mottagare, ett nytt ärendehanteringssystem är under införande där mottagaren själv har åtkomst till ärendehanteringssystemet.

SL Kundtjänst får per automatik ingen återkoppling från mottagaren på felanmälningar.

Det finns en ny funktion i SL-appen med ”Tyck-till” funktion, där kan man inte notera kontaktuppgifter, dvs. där kan endast anonyma anmälningar göras.

Vid remissärenden får resenären återkoppling – det gäller inte felanmälningar, remisserna gäller ofta buller från byggarbeten till exempel.

Christoffer Örnevik: återkoppling är viktigt, det kan påverka om man väljer att resa eller inte. Om en pratorknapp inte fungerar så kan det bli ett hinder för resan.

Jan Delvert lyfte att texten försvinner och det blir inget utrop på exempelvis Värmdöbussarna. Melker Larsson har lyft denna fråga specifikt med avtalsansvarige förra veckan, frågan lyftes även på beredningsgruppen. De kraven finns i upphandlingar.

Jakop Dalunde lyfte att det idag är enklare att lämna in anmälningar, dvs. tröskeln har sänkts. Det innebär att mängden data har ökat väldigt mycket- Det blir svårt att återkoppla på synpunkter i dagsläget. Alla synpunkter är inte likvärdiga. Jakop Dalunde tar med sig frågan och lyfter vidare till förvaltningen om det går att få en särskild ordning så att vissa kan få en återkoppling.

Ingela Sjöqvist frågade om det finns någon prioritering av felanmälningar som görs och hur förvaltningen prioriterar felanmälningar som inte åtgärdas, exempel nämndes om prator i Haninge där Melker Larsson har varit ute på plats och även påtalat internt. Melker svarade att vi inte har något svar på varför den specifika felanmälan inte är åtgärdad har men återkommer när har får mer information.

Digitala skyltar, busshållplatser, uppföljning

Vår driftledningscentral tar emot felanmälan för prator. De lämnar över felanmälan till entreprenören InfraNord. Förvaltningen följer upp om det kommer flera felanmälningar gällande samma skylt under en kortare och begränsad period.

Karl Henriksson frågade om det är driftledningscentralen som följer upp ärendena? Melker Larsson svarade att driftledningscentralen inte gör denna uppföljning, det är förvaltare i organisationen.

Bromma sjukhus (Beckomberga)

Den här punkten har lyfts flera gånger sedan 2018, senast på Samverkansrådet för ett år sedan. Samverkan sker mellan Keolis, Stockholms stad och Trafikförvaltningen. Staden kommer inom kort lägga en beställning på nödvändiga arbete vilka ska utföras under 2027. Ny busslinje kommer att införas vid tidtabellförändringen december 2027, Brommaplan-Bromma sjukhus-Vällingby.

Christoffer Örnevik undrade om det blir en ringlinje eller om den ska gå åt båda hållen? Melker Larsson berättade att linjen kommer att gå åt båda hållen.

Förtydligande från Markus Barnevik: Linje 909, närtrafiken, började trafikera Bromma sjukhus redan i somras.

Upphandlings av digitala skyltar (tunnelbanan)

Melker Larsson informerade om att upphandlingen är överprövad och att den därmed inte är avslutad, vi kan därmed inte svara på några frågor om upphandlingen eller hur lång tid det kommer att ta.

Spårväg Syd

Simon Vikström presenterade projektet Spårväg Syd. Det är en ny spårväg som ska knyta samman Flemingsberg och Skärholmen, Etapp 1.

Anders Lissegårdh frågade om Spårväg Syd kommer att gå över stambanan, alltså järnvägen i Flemingsberg?

Simon Vikström svarade att den börjar i anslutning till den norra entrén till stationen.

Samråd genomfördes i våras, samplanering med Trafikverket för Tvärförbindelse Södertörn.

Patrick Englund frågade om på vilken plats i Skärholmen kommer stationen att byggas?
Simon Vikström svarade att de jobbar med 4-5 olika alternativ.

Lina el Yafi ställde frågan om fordonen. Melker Larsson förtydligade att det kommer att bli samma fordonsslag – det blir en ny spårvagn (spårvägssystem).

Jakop Dalunde förtydligade att de spårvagnar vi har köpt in inte har visat sig vara de bästa besluten. Vi tittar på det framöver.

Jan Delvert frågade om funktionshindersorganisationerna blir involverade i samband med inköp av fordon?
Melker Larsson svarade att vi kan göra en grov uppskattning av detta när vi kommer till tidplanen.

Simon Vikström: Vi planerar för 8 nya hållplatser. Ingen hållplats kommer att förläggas i tunnel. Spårväg Syd blir cirka 10 km lång.

Anders Lissegårdh undrade om det kan bli perronger i kurvor?
Simon Vikström svarade att perronger kommer att ligga vid rakspår.

Jaan Kaur ställde en fråga om man kommer dela hållplats med bussar och i vilken ordning ska det byggas? Börjar bygget söderifrån eller norrifrån?
Simon svarade att hur bygget ska bedrivas inte är beslutat än. Det är viktigt med samverkan med Trafikverket. Det är för tidigt att svara på frågan om buss- och spårvagn kan komma dela hållplats på någon plats är detta för tidigt att svara på.

Patrik Englund poängterade vikten av att redan i planeringen ta hänsyn till tillgängligheten vid på- och avstigning. Som exempel nämnde han Tvärbanan mellan Sickla och Bromma, där resenärer på grund av höjdskillnader behöver använda den första vagnen för att kunna kliva av.

Depån
Planer finns på depå i Kungens Kurva där det idag finns en krossverksamhet, nordväst om Gömmarens naturreservat.

Tidplan
Planering och projektering pågår. 170 yttranden inkom på planförslaget när det var på remiss, nytt samråd planeras vid årsskiftet 2027/2028. Hälften var från allmänhet och resten från fastighetsägaren, kommuner och organisationer.

Simon Vikström berättade att byggtiden är cirka 6 år. Diskussioner och utformning av nya fordonet blir nog någonstans runt 2029-2030.

Melker Larsson lyfte att det är ungefär då man börjar ta fram de slutliga specifikationerna. Diskussionerna kring utformningen kommer vi att gå in mer detaljerad omkring 2030.

Leif Pehrsson frågade om planremissen, hur många synpunkter kan ni ta hänsyn till?
Simon Vikström svarade att alla synpunkter beaktas. Vissa saker är nya för projektet och bra att de synliggörs. Vi fångar upp och belyser frågor i kommande processer, vi har inte svar på alla frågor i nuläget. Vi kommer ha riktade samråd med särskilt berörda inom korridoren. Funktionsrätt har t.ex. begärt riktade samråd.

Leif Pehrsson lyfte en reflektion om att den här typen av samråd är lite mer koncentrerad av vad som är intressant.
Simon Vikström svarade att de kommer att ha samråd med berörda, Samverkansforum.

Jan Delvert önskade att FKB kommer att göras när det blir dags. Vi vill vara med.
Simon Vikström berättade att vi kommer arbeta fram en systemhandling under 2027, projektet har en intressentlista. Vi kommer att göra sociala konsekvensanalyser.

Karl Henriksson ställde en fråga om bytespunkter. Han lyfte att det är viktigt att titta på hur man kan byta enkelt mellan pendel och spårväg. Hur tittar ni på det – kommer de vara med i den allmänna remissrundan?

Sinom Vikström svarade att det beror på stationen. Vi är ganska låsta med vissa utformningar. Hållplatsläget i Masmo ligger högre än torget, där blir det en hisslösning med flera hissar.

Seppo Poutanen undrade vilka fler etapper som finns i Spårväg Syd?
Simon Vikström svarade att Etapp 1 är en del i Sverigeförhandlingen. För att komma vidare omförhandlades huvudförhandlingen till Etapp 1. Projektet ska möjliggöra en förlängning till Älvsjö om det kan finansieras.

Jaan Kaur lyfte att det är viktigt med flera hissar i Masmo, Simon Vikström tar med sig den synpunkten.

Det har tidigare inkommit en fråga från Funktionsrätt om plattformsbarriärer. Melker Larsson svarar att plattformsbarriärer inte ingår i Spårväg Syd (bara tunnelbanan).

Simon Vikström kompletterade att det kommer att publiceras information på: Spårväg Syd - Region Stockholm

Anropsstyrd trafik

Astrid Hathorn Buhre, systemledare buss på Strategisk utveckling berättade att det finns olika begrepp för anropssyrd trafik, även dynamisk trafik eller on-demand trafik.

Vi har ett uppdrag i årets budget att införa dynamisk trafik för att minska kostnader och öka resenärsnyttan.

Utveckling görs av trafikkoncept och affärsmodell för planering av dynamisk anropsstyrd trafik.

Leif: Trafikförvaltningen har redan anropsstyrd trafik med Färdtjänsten, har ni planer på att minska färdtjänstresor? Astrid Hathorn Buhre svarade att vi har tittat på det utifrån närtrafiken men färdtjänsten är behovsstyrd trafik och i uppdraget är det enbart den allmänna trafiken vi tittar på.

Det finns många varianter på anropsstyrd trafik, på land och på sjö. Skärgårdstrafiken är så anropsstyrd den kan bli, fokus i det här uppdraget är därför för kollektivtrafik på land med buss.

En utvärdering har gjorts av den anropsstyrda trafiken i Mörkö och i norrort, både avseende kundupplevelserna och de ekonomiska effekterna, presentationen går endast in på kundupplevelserna.

Anropsstyrd trafik finns idag som trafikkoncept inom samlingskoncepten landsbygdstrafik och lokaltrafik, Inom tätort så är det bara inom Närtrafiken som det finns anropsstyrd trafik – resandebehovet är stort.

Trafikförvaltningens riktlinjer trafikplanering utvecklas för anropsstyrd trafik avseende linjenät, trafikeringsperioder och tider, turtäthet, komfortfaktorer ombord, kapacitet, hållplatstid, byten.

Anders Lissegårdh frågade om komforten. Kommer det vara rullstolsplatser och barnvagnsplatser?
Melker Larsson svarade att normalt använder man klass A för stad och B för landsbygd. Beror på var den åker. Rullstolsplatserna på det här uppfyller samma krav som på konventionella bussar.

Astrid Hathorn Buhre kompletterade att på Mörkö är det en pilot. Där finns inte rullstolsplanser, där är en minibuss.

Christoffer Örnevik: den anropsstyrda trafiken handlar ju även om att man vill åka tillbaka, angående vinkområden så finns det grupper som inte ser.
Astrid Hathorn Buhre svarade att vi ser över det. Melker Larsson tillade att vinkområden är på väg att försvinna.
Jan Delvert frågade om hur mycket framförhållning man behöver ha?
Astrid Hathorn Buhre svarade att resan måste bokas minst 60 minuter i förväg.

Astrid Hathorn Buhre visade bilder från den anropsstyrda trafiken vid piloten i Åkersberga, en klass B-buss. Här testar vi en annan lösning jämfört med på Mörkö för att boka resa.

Christoffer Örnevik frågade vilket linjenummer det är? Linje 968, tidigare närtrafiklinje.

Seppo Poutanen frågade om det även finns nattrafik så att man kommer hem?
Astrid Hathorn Buhre svarade att piloten trafikerar kl. 09-16, buss 916, den trafikerar inte nattetid.

Anders Lissegårdh frågade om det finns liknande lösningar i andra städer?

Melker Larsson svarade att det finns fler sådana lösningar i andra delar av Sverige än i Stockholm, vanligt förekommande i ex Västra Götaland, Skåne och Östergötland.

Process passageraröppnade dörrar (på pendeltågen)

På beredningsgruppen i augusti inkom frågor från SRF: Vad hände egentligen med projektet om förlängning av passageraröppnade dörrar? Det har getts olika besked. SRF har även efterfrågat en beskrivning av processen.

Mikael Danielsson, Affärsområdeschef, Trafikförvaltningen

Vi har ett beslut sedan 2012 där passagerarna öppnar dörrarna sommartid. Funktionen på tåget tillåter inte någon flexibilitet, vi kan antingen öppna alla dörrar centralt eller ingen dörr. Vi ser över informationskampanj varje sommar. Piloten har föregåtts av förberedande arbete, beslut och information samt samverkansforum före genomförandet den 6 maj.

Piloten löper till den 25 oktober. Vi har påbörjat en utvärdering. Det verkar inte som om den förlängda perioden ger de svar som varit grundorsaken till förlängningen.

Christoffer Örnevik lyfte ett önskemål om att information om förändringen gällande passageraröppnade dörrar bör lämnas tidigare. Det måste ske tidigare så att vi har möjlighet att sprida information.
Mikael Danielsson svarade att vi tar lärdom om förbättrad samverkan framöver.

Jan Delvert önskade en utvärdering och vilka resultat den visar.
Melker Larsson summerade att god framförhållning och löpande förankring med intressenter är viktig. Utvärdering kommer göras med fokus på tillgänglighet, kundsynpunkter, resenärsupplevelse och drift. Dialog med funktionsrättsorganisationerna görs i den kommande utvärderingsfasen.

Jaan Kaur nämnde att vid de tillfällen han åkte pendeltåg i somras öppnades dörrarna efter en stund även om man inte hade tryckt på knappen för dörröppning. Mikael Danielsson förtydligade att föraren öppnar alla dörrar om det finns synliga passagerare på perrongen.

Jaan Kaur nämnde att SRF har lyft ett förslag om att endast en dörr ska öppnas.
Mikael Danielsson svarade att det kan ses över inom ramen för den större översynen av fordonen.
Jakop Dalunde informerade om att han har lyft till Trafikförvaltningen att piloten behöver pausas. Det uppkom missförstånd om detta och det var inte möjligt att pausa piloten i ett så sent skede.

Christoffer Örnevik lyfte att ljud i knappar skulle underlätta process med dörröppning.
Mikael Danielsson svarade att vi kan återkomma lägre fram. Även fotstegen är något vi kommer att titta på när vi livstids förlänger fordonen.

Melker Larsson kompletterade att vi ska ha en utvärdering nu, troligtvis i form av ett separat möte i en mindre grupp. Utvärderingen planeras att genomföras under oktober eller början på november.

Jan Delvert undrade om det ska vara representation från varje organisation.
Melker Larsson bekräftade det.

Seppo Poutanen: Hur tittar vi på frågan vid nya inköp? Vilka typer av vagnar ska vi ha i Norden?
Mikael Danielsson svarade att vi har olika upplägg på olika banor och att det inte är aktuellt med inköp av nya pendeltågsfordon, vi planerar för en livstidsförlängning.

Informationspunkter

Avstängningar tunnelbanan, sommaren 2026

T-centralen - Kungsträdgården
Melker Larsson berättade att avstängningen under två månader har avlöpt enligt plan. Ingen ersättningstrafik, hänvisning gjordes till ordinarie trafik.

Odenplan – S:t Eriksplan
Avstängningen under sommaren 2026 gick enligt plan, även här hänvisning till ordinarie trafik som till viss del förstärkts.

Farsta Strand – Hökarängen
Under avstängningen var det tidvis bristande busskapacitet.

Jaan Kaur lyfte att busskapaciteten inte räckte till. Han lyckades inte komma ombord eftersom platserna för rullstol och barnvagn var begränsade. Det är viktigt att framåt tänka på rullstolsplatser och barnvagnar, kapaciteten är väldigt dålig på ersättningsbussarna.

Status Slussen
Melker Larson har inte fått datum för överlämning från Stockholms stad till Trafikförvaltningen. Det sägs att det är 3 månader mellan överlämning från staden av bussterminalen till trafikförvaltningen och trafikstart. Det handlar om driftsättning, utbildning av personal, IT system mm.

Övrigt

Maria Röjvall informerade om att ersättningsrekrytering för Melker Larsson pågår.

Maria Röjvall informerade om att undertecknande av samverkansöverenskommelsen från organisationerna pågår.

Mötet avslutas

Maria Röjvall tackade alla för närvaro. Nästa samverkansråd är i slutet av november (digitalt).