Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-13

Ärende
TN 2025-0242

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-04-21

Beslut att godkänna slutrapportering av uppdraget att Utreda en plan för införandet av plattformsbarriärer i kollektivtrafiken

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

- Slutrapport Plan för införande av plattformsbarriärer i kollektivtrafiken, godkänns.

Sammanfattning

Trafiknämnden har i budget 2025 fått i uppdrag att utreda en plan för införande av plattformsbarriärer i kollektivtrafiken. Utredningen ska redogöra för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade.

Trafikförvaltningen föreslår att framtagen Plan för plattformsbarriärer godkänns. Planen redogör för vilka stationer som är mest prioriterade utifrån suicid, olyckor och trängsel samt hur ett införande på ett begränsat antal stationer skulle kunna genomföras. Ett införande på flera stationer är beroende av både fordonsflottans sammansättning och ett stödjande trafikstyrningssystem.

Bakgrund

Trafiknämnden har i budget 2025 fått i uppdrag att utreda en plan för införande av plattformsbarriärer i kollektivtrafiken. Plattformsbarriärer är automatiska barriärer vars huvudsakliga syfte är att förhindra att passagerare oavsiktligt eller medvetet tar sig ut på spåren, vilket orsakar olyckor och trafikstörningar.

Utredningen ska redogöra för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade för införande av plattformsbarriärer och presentera en plan för införande som beaktar erfarenheter från tidigare arbete och tar hänsyn till kostnader och tillgängligt investeringsutrymme.

Utredningen omfattar endast Stockholms tunnelbana, då andelen suicid och fallolyckor ner på spårområdet är störst i tunnelbanetrafiken. Varje år omkommer cirka 10 personer och cirka 6 personer skadas allvarligt på grund av personpåkörningar.

Arbetet har utgått från trafikförvaltningens samlade kunskap och tidigare erfarenheter från genomförda tester, driften av plattformsbarriärer i Citybanan samt från det pågående arbetet med Gula linjen (Älvsjö-Fridhemsplan).

Förvaltningens förslag och motivering
I utredningen har 23 stationer valts ut för mer detaljerade studier för införande av plattformsbarriärer. Valet har gjorts utifrån statistik över incidenter under perioden 2012-2024. Kriterierna för val av stationer är antalet incidenter, både suicid och påkörningsolyckor, samt att stationerna har hög nivå av trängsel.

Den största utmaningen vid införande av plattformsbarriärer är påverkan på trafiken, både under byggtiden och efter driftsättning. Stationsuppehållstiderna påverkas av styrningen av barriärer, dörr- och barriäröppningstider samt tågets inbromsning vid plattform. Dagens trafikstyrningssystem i tunnelbanan ger inte stöd till tågförarna för precisa stopp, utan inbromsningen sker manuellt. Ett nytt trafikstyrningssystem som möjliggör exakta stopp, utan tidsfördröjning, är därmed en förutsättning för införande av plattformsbarriärer på flera stationer eller på de mest trafikerade sträckorna. På enstaka stationer kan ett fristående system för plattformsbarriärer införas antingen styrt via sensorer eller genom knapptryckning. Det bedöms möjligt på ett begränsat antal stationer per linje, liknande den lösning som idag finns på Citybanans två stationer med plattformsbarriärer.

Fordonsflottans sammansättning påverkar också möjligheten att införa plattformsbarriärer. De befintliga fordonen C20 och C30 har dörrarna placerade på olika platser längs tågets längd.

Röda linjen har en enhetlig fordonsflotta och bedöms därmed vara lämpligast att börja med. Utifrån regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess uppskattas år 2031 som tidigast möjliga start av införande av

plattformsbarriärer på enstaka stationer. I detta tidiga skede bedöms Danderyds sjukhus och/eller Telefonplan vara de mest lämpliga stationerna.

Ett införande av plattformsbarriärer på flera stationer på en linje, eller i det centrala snittet där trafiken är som tätast, behöver ske samordnat med ett nytt trafikstyrningssystem samt med en enhetlig fordonsflotta. För ett införande på mer än några enstaka stationer behövs ett strategiskt beslut som får stor påverkan på kommande upphandlingar av trafikstyrningssystem och fordon. Enligt nuvarande planering kommer Röda linjens trafikstyrningssystem bytas till cirka år 2040.

Det genomförda arbetet är av översiktlig karaktär, men belyser många av de utmaningar och beroenden som behöver beaktas vid ett införande av plattformsbarriärer. Stora osäkerheter finns kring val av teknisk lösning för typ av barriär och plattformsförstärkningar, förväntad omfattning, samband till kringliggande tekniksystem som fordon och trafikstyrning, påverkan på tågtrafiken samt påverkan på reklam, konst och arkitektur.

En samhällsekonomisk nyttobedömning har inte genomförts i detta tidiga skede varför nyttor och kostnader för plattformsbarriärer jämfört med andra typer av suicid- och olyckspreventiva åtgärder, såsom AI-videoanalys, inte har bedömts.

Vid framtida utbyggnader av tunnelbanan bör plattformsbarriärer övervägas.

Ekonomiska konsekvenser
Förslag till beslut att godkänna återrapporteringen innebär inga ekonomiska konsekvenser.

Den totala investeringsutgiften för plattformsbarriärer på en tunnelbanestation uppskattas i detta tidiga skede till cirka 250 miljoner kronor, varav osäkerheter och risker utgör 55 procent av baskalkylen, motsvarande 90 miljoner kronor. Den årliga kostnaden för drift och underhåll, räntekostnader och avskrivningar uppskattas till 20 miljoner kronor per station.

Finansiering för installation av plattformsbarriärer saknas i av regionfull-mäktige beslutad budget för 2026 med planår 2027-2035 (RS 2025-0026) och i trafiknämndens förslag till budget för 2027 med planår 2028-2036.

Riskbedömning
Förslag till beslut att godkänna återrapporteringen innebär inga risker.

Vid ett införande av plattformsbarriärer i tunnelbanan finns många ännu ej identifierade risker då planen är på en övergripande nivå och ingen teknisk lösning har studerats.

Säkerhetskonsekvenser
Förslag till beslut att godkänna återrapporteringen innebär inga säkerhetskonsekvenser.

Konsekvenser för miljön
Förslag till beslut att godkänna återrapporteringen innebär inga konsekvenser för miljön.

Sociala konsekvenser
Förslag till beslut att godkänna återrapporteringen innebär inga sociala konsekvenser eller funktionsrättskonsekvenser.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana
Förslag till beslut att godkänna återrapporteringen har ingen påverkan på förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), vilket är avstämt mellan förvaltningarna.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Rapport Plan för plattformsbarriärer i befintlig tunnelbana
- Bilaga 1 Suicidpreventiva åtgärder inom trafikförvaltningens verksamhet
- Bilaga 2 Kalkyl
- Bilaga 3 Konst och arkitektur

Skickas till
-

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Erik Norling
Förvaltningschef