

# REGIONENS NERVSYSTEM

DOKUMENT: TAK-405 v.3 (Reviderad)

DATUM: 2025-12-08

TILL: Regionstyrelsens Innovationsutskott (kopia:  
Trafiknämnden)

STATUS: Ansökan om externt finansierad  
pilot

FRÅN: Global Governance Frameworks (GGF)

## TAK-405: PILOTSTUDIE FÖR PSYKOLOGISK BEREDSKAP OCH FOLKHÄLSA I KOLLEKTIVTRAFIKEN.

### 1. Strategisk inriktning: totalförsvaret 2.0

I enlighet med MSB:s föreskrifter om civilt försvar (2024:1032) är psykologisk motståndskraft en kritisk komponent i totalförsvaret. En befolkning präglad av kronisk stress och kognitiv utmattning har sämre förmåga att stå emot desinformation och kriser.

Detta förslag syftar till att nyttja Region Stockholms infrastruktur för att skapa "Kognitiva skyddsrum" (**Psychological Safe Spaces**) i vardagen — och därmed testa om totalförsvarets doktriner faktiskt fungerar under fredstida förhållanden. Om vi inte kan upprätthålla psykologisk resiliens under normala pendlingsförhållanden, hur ska vi då klara verkliga kriser?

Genom att söka extern finansiering (MSB/EU) kringgår vi den interna budgetkonflikten mellan trafik och sjukvård. Stockholm blir därmed den **första huvudstaden i världen** som integrerar civilförsvarspsykologi direkt i kollektivtrafikens design.

### 2. Förslag till pilotprojekt (externt finansierat)

Vi föreslår fyra avgränsade delprojekt som inte belastar ordinarie driftsbudget eller kapacitet under rusningstid.

#### PILOT A: "VILA-VAGNEN" (NORRORT)

Sträcka: Roslagsbanan (Östra station – Åkersberga/Vallentuna).

- Tid:** Endast lågtrafik (09:00–15:00 samt efter 19:00). Ingen påverkan på kapacitet i rusning.
- Koncept:** "Digitalfri zon". Passiv design (dämpat ljus, ingen reklam, naturljud) uppmuntrar vila.

- **Social infrastruktur:** Ett säte märks med "Prioriterad för den som behöver vila" (motsvarande funktionshinderplatser, men för mental återhämtning). Detta skapar social legitimitet utan tvång.
- **Arbetsmiljö:** *Self-enforcing design*. Ingen aktiv övervakning av personal krävs. Passagerare informeras via tydlig skytning ("Tack för att du vilar").

## PILOT B: "ÅTERHÄMTNINGSLINJEN" (SÖDERORT/JÄRVA)

**Sträcka:** Stombuss 172/173 (Skärholmen–Fruängen–Högdalen) eller Blå Linje (Järva).

- **Syfte:** Jämlik hälsa. Att erbjuda samma kvalitet av återhämtning för arbetspendlare i ytterstaden som för kontorspendlare i innerstaden.
- **Koncept:** "Biophilic Bus". En buss i linjetrafik utrustas med gröna element, ljudisolering och circadian lighting för skiftarbetare.
- **Krav:** Samtidig lansering med Pilot A är absolut nödvändig för projektstart. Data samlas in jämförande mellan stadsdelarna.

## PILOT C: "FRISKVÅRDSPUNKTER" (DIGITAL INNOVATION)

**Koncept:** Integration mellan SL-appen och stegräknare.

- **Mekanism:** Resenärer som minskar trängseln genom att gå sista hållplatsen belönas med poäng (kulturrabatter, friskvårdscrediter).
- **Vinst:** Avlastar systemet ("Peak Shaving") utan infrastrukturinvesteringar.

## PILOT D: "STRATEGISKA BYTESBUFFERTAR" (7-MINUTERSREGELN)

**Koncept:** Planerad optimering av väntetiden vid större bytespunkter (t.ex. vid byte från tåg till anslutningsbuss).

- **Mekanism:** På utvalda avgångar i lågtrafik schemaläggs en bytestid på **7–8 minuter** istället för stressiga 3–4 minuter.
- **Syfte:** Forskning kring *Heart Rate Variability (HRV)* visar att det parasympatiska nervsystemet (återhämtning) aktiveras först efter ca 7 minuters stillhet. Genom att "tvinga" fram en något längre paus skapas ett fönster för biologisk återhämtning.
- **Trafiknytta:** Den extra tiden fungerar samtidigt som en **punktlighetsbuffert** (resiliens), vilket gör att anslutningar säkras även vid mindre förseningar. Vi omvandlar "försening" till "planerad återhämtning".
- **Kostnad:** Noll (mjukvarujustering). Perfekt för A/B-testning av stressnivåer.

### 3. Akademisk kunskapsplattform

Projektet etableras som en **öppen forskningsplattform** där KI, KTH och SU kan använda anonymisera data för examensarbeten och publikationer. Detta ger:

- Gratis högkvalitativ analys från studenter och forskare
- Akademiska constituencies som försvarar projektet politiskt
- Internationella publikationer som stärker Stockholms profil
- Möjlighet till EU-finansiering via Horizon-programmen

### 4. Finansieringsmodell: budgetneutral genom extern finansiering

För att undvika korssubventionering mellan nämnder föreslås följande finansiering:

Källa	Syfte	Andel
<b>MSB (Psykologiskt Försvar)</b>	Resiliens och kognitiv beredskap i civil infrastruktur.	40%
<b>EU (Wellbeing Economy Initiative)</b>	Interreg/Horizon-stöd för tvärsektoriell innovation.	40%
<b>Innovationsfonden (Regionen)</b>	Medfinansiering av teknisk utveckling och utvärdering.	15%
<b>Potentiella kunskapspartners</b>	Försäkringsbolag (Folksam, Länsförsäkringar) får tillgång till anonymisera preventiv hälsodata.	5%

**Notering:** Ingen omfördelning från ordinarie trafikbudget krävs. Projektet drivs som en fristående innovationspilot med full extern finansiering.

### 5. Riskanalys och åtgärder

#### Kapacitet och punktlighet

*Risk:* Att "Vila-vagnen" minskar kapaciteten.

**Åtgärd:** Piloten körs enbart under lågtrafik. Vid hög beläggning (>80%) upphör "Vila-status" automatiskt och vagnen fungerar som vanligt. Ingen risk för plattformskaos.

## Arbetsmiljö (SEKO/Skyddsombud)

*Risk:* Att tågvärder tvingas agera "tystnadspolis".

**Åtgärd:** Designprincipen är **Nudging**, inte Förbud. Miljön (ljus, ljud, färg) signalerar beteendet. Personal har ingen instruktion att ingripa mot den som använder mobil, vilket eliminerar hotbilden. Tidigt samråd med SEKO under designfasen.

## Jämlighet

*Risk:* Att satsningen ses som riktad mot enbart resursstarka grupper.

**Åtgärd:** Samtidig lansering i Söderort/Järva (Pilot B) är ett absolut krav för projektstart. Data samlas in jämförande mellan stadsdelarna för att säkerställa likvärdig effekt.

## Mätbara resultat

*Risk:* Vad händer om piloten inte visar mätbar effekt?

**Åtgärd:** Även nollresultat skulle vara värdefulla, eftersom de skulle informera framtida infrastrukturpsykologiska investeringar och förhindra större missallokering av resurser. Transparens kring resultat — positiva som negativa — stärker trovärdigheten och möjliggör evidensbaserad politik. Ett väl genomfört pilot med nollresultat är bättre än okritisk skalning av oprövade koncept.

## 6. Internationell positionering

---

Medan Luxembourg (gratis tåg med "Zen Zones"), Helsingfors ("Mieli Metro") och Tokyo (JR East "Forest Carriage") har testat enskilda element, skulle Stockholm bli den **första huvudstaden som systematiskt integrerar civilförsvarspsykologi i kollektivtrafikens vardagsdesign**.

Detta positionerar Region Stockholm för:

- UNESCO Creative Cities-erkännande
- C40 Cities Climate Leadership Group-profilering
- WHO Healthy Cities Network-ledarskap
- EU Wellbeing Economy-lighthouse project status

## 7. Tidslinje

---

Fas	Varaktighet	Aktivitet
Förberedelse	3 månader	Ansökningar (MSB, EU), design, samråd med SEKO och skyddsombud
Pilot	12 månader	Alla fyra piloter körs parallellt med kontinuerlig datainsamling
Utvärdering	6 månader	Analys (akademisk + intern), rapportering, rekommendationer

## 8. Slutsats

Region Stockholm har chansen att bli först i världen med att integrera **civil beredskap** direkt i kollektivtrafikens design — och därmed testa om Sveriges totalförsvarsdoktrin faktiskt fungerar i praktiken.

Genom att finansiera detta externt och begränsa det till lågtrafik och innovationsbudgetar, skapar vi en "riskfri sandlåda" där vi kan testa om infrastrukturen kan bygga hälsa, inte bara konsumera den.

Detta är inte bara ett trafikprojekt. Det är ett test av om svensk förvaltning kan tänka systemiskt nog för att möta 2000-talets utmaningar.

---

### Björn Kenneth Holmström

*Grundare, Global Governance Frameworks  
globalgovernanceframeworks.org*