Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL 10/2026 TN 2026-0001
2026-10-21

Kl. 14:30-15:38 § 182–195

Sammanträde med trafiknämnden den 21 oktober 2026

Jens Sjöström (S) Anna Malm Kelfve (M)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100

Beslutande
Jens Sjöström (S), ordförande
Maria Antonsson (MP) ersätter Jakop Dalunde (MP)
Anna Malm Kelfve (M) 2:e vice ordförande
Embla Löfquist (S) ersätter Milla Järvelin (S)
Meeri Wasberg (S)
Stefan Wanngård Johansson (S)
Nina Unesi (S)
Alexander Petersson (S)
Erik Sarfors (C) ersätter Michaela Haga (C)
Magnus Persson (C)
Anna Sehlin (V)
Lina El Yafi (V)
Harry Bouveng (M)
Susanne Sjöblom (M)
Christer Matsson (M)
Karl Henriksson (KD)
Daniel Adborn (L)
Samuel Stephan (SD)
Roland Johansson (SD)

Närvarande ersättare
Maj-Len Eklund (S)
Ayla Eftekhari (S)
Henrik Juhlin (C)
Bernard Huber (MP)
Björn Häll Kellerman (V)
Daniel Dronjak (M)
Ina Djurestål (M)
Dan Engstrand (M)

Martin Siltanen von Bell (SD)
Runar Finnman (SD)

Övriga närvarande
Markus Barnevik (MP), regionrådssekreterare
Sarah Aziz (MP), regionrådssekreterare
Aida Hafezi Yashi (C), regionrådssekreterare
Alfred Yrjas Vennberg (L), regionrådssekreterare
Hanna Dalhusen (M), regionrådssekreterare
Joakim Liljeberg (M), regionrådssekreterare
Paula Örn (S), regionrådssekreterare
Elin Johansson (SD), regionrådssekreterare
Tomas Ekman (V), regionrådssekreterare
Erik Elverö (KD), regionrådssekreterare
Jon Sundh, avdelningschef Teknikavdelningen
John Söderberg, avdelningschef Investeringsprojekt
Johan Nordenblank, avdelningschef Trafikavdelningen
Jessica Lindell, avdelningschef ledningsstaben, förvaltning för utbyggd tunnelbana
Per Ling-Vannerus, förvaltningschef förvaltning för utbyggd tunnelbana
Christian Nyström Schraml, bolagsjurist
Viktoria Lundström, ledningsstrateg, kansliet
Mårten Levin, ledningsstrateg
Sebastian Sohlberg, nämndsekreterare

Vid protokollet
Sebastian Sohlberg

Innehållsförteckning

§ 182 Upprop, val av justerare och justeringsdag

§ 183 Godkännande av dagordning

§ 184 Förvaltningschefsinformation TN 2026-0001

§ 185 Svar på remiss av promemorian Effektiva vägtransporter TN 2026-0602

§ 186 Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal om prefabricerade betongelement TN 2026-0549

§ 187 Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby (busstrafik i egen regi) TN 2026-0475

§ 188 Beslut om att inleda planeringsfasen avseende ny biljett- och betalutrustning TN 2026-0641

§ 189 Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster TN 2023-1271

§ 190 Beslut om driftsform för kundtjänstverksamheten för SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänst TN 2026-0154

§ 191 Svar på skrivelse av Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) om att ge stockholmarna en guldkant på tillvaron när vi gräver guld i USA TN 2026-0580

§ 192 Anmälan av delegationsbeslut TN 2026-0001, FUT 2025-0069

§ 193 Inkommen post till trafiknämnden TN 2026-0001

§ 194 Övriga frågor

§ 195 Nästa sammanträde

§ 182
Upprop, val av justerare och justeringsdag

Närvaro noteras till protokollet och medges till personalföreträdare vid beredning av ärenden som inte omfattas av sekretess.

Ordförande Jens Sjöström (S) och Anna Malm Kelfve (M) justerar protokollet senast den 28 oktober 2026.

§ 183
Godkännande av dagordning

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under punkten övriga frågor.

2. Tilläggsärenden 13 Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster TN 2023-1271 och 14 Beslut om driftsform för kundtjänstverksamheten för SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänst TN 2026-0154 föreslås behandlas under rubriken ”Beslutsärenden”.

3. I övrigt godkänns utsänd dagordning.

§ 184
Förvaltningschefsinformation
TN 2026-0001

Sammanfattning
Johan Nordenblank, avdelningschef på Trafikavdelning och Per Ling-Vannerus, förvaltningschef för Förvaltning för utbyggd tunnelbana, informerar nämnden via en presentation. Bland annat informeras nämnden om följande.

Information från trafikförvaltningen
- Aktuellt från trafikförvaltningen
  - Stabil trafikleverans
  - Ökad risk för lövhalka
  - Flexibla nattstopp på ytterligare linjer
  - Förberedelser driftstart Katarinaberget
  - Sektorsvisa samråd på politisk nivå genomförda under oktober
- Status Katarinaberget bussterminal
- Resenärer och ekonomi september 2026
  - Resande september 106 % relativt 2025
  - Resande september 90 % relativt 2019
  - Målnivån för nöjdhet med resan ombord är 80 %
  - Utfall för september månad är 82 %
- Skärgårdstrafik, Pendelbåtstrafik, Tunnelbana, Lokalbanor samt Särskilda persontransporter överträffar eller når målnivån i september
- Marknadsandelen (kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna) uppgår till i september 48 procent. Ökning med sex procentenheter jämfört med september 2025
- Resultatutveckling 2026
- Biljettintäkter
  - Statsbidragets effekt
  - Andelen biljettintäkter från periodbiljetter (62 % ackumulerat): något högre jämfört med samma period föregående år
- Investeringar

Information från förvaltning för utbyggd tunnelbana
- Resultatet av förvaltningens genomlysning av Tid, Kostnad, Innehåll, Risk och Ansvar
- Status i projekten
  - Barkaby
  - Arenastaden
  - Nacka och Söderort
  - Älvsjö - Fridhemsplan

Johan Nordenblank, informerar och svarar på frågor angående aktuella mediala frågor gällande skyddsstoppet i Norrtälje samt granskningen gällande säkerhetsbrister på fartyg inom SL-trafiken.

Trafiknämnden noterar informationen och lägger den till handlingarna.

§ 185
Svar på remiss av promemorian Effektiva vägtransporter
TN 2026-0602

Sammanfattning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat promemorian *Effektiva vägtransporter*. Promemorian innehåller flera förslag till ändringar av vägtrafikreglerna. Ett av förslagen är att höja den högsta tillåtna längden för en ledbuss med fler än en ledad sektion från 24,0 till 25,25 meter.

Trafikförvaltningen föreslår att Region Stockholm tillstyrker förslaget om längre dubbelledbussar. Ändringen ger tillgång till fler möjliga leverantörer vilket förbättrar konkurrensen och förutsättningarna för att använda eldrivna högkapacitetsbussar. Regionen välkomnar att frågan nu har förts fram till ett konkret författningsförslag och anser att ändringen bör beslutas och träda i kraft som föreslaget.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Promemorian Effektiva vägtransporter

Yrkanden

1. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordförande Jens Sjöström (S) ställer proposition på eget yrkande och finner att trafiknämnden bifaller det.

Beslut

Trafiknämnden beslutar med stöd av och inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, följande.

- Remiss avseende Effektiva vägtransporter (LI2026/01245) besvaras med hänvisning till vad som anges i trafikförvaltningens tjänsteutlåtande.

Skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

§ 186
Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal om prefabricerade betongelement
TN 2026-0549

Sammanfattning
Det finns ett stort behov av spårbyten inom trafikförvaltningens anläggning, främst längs spårvägarna där det är blandtrafik. Därmed finns behov av att upphandla prefabricerade betongelement för spår i gatumiljö, depåer och plankorsningar. Idag hanteras behovet genom separata upphandlingar inom projekten, med stor fokus på kravställning vad gäller teknik och miljö.

Det finns tydliga fördelar med ett ramavtal, eftersom det kan säkerställa att anläggningen uppfyller ställda krav samt förenkla och effektivisera beställningar inom projekten.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Yrkanden
1. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång
Ordförande Jens Sjöström (S) ställer proposition på eget yrkande och finner att trafiknämnden bifaller det.

Beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandling av ramavtal avseende prefabricerade betongelement, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning eller avbrytande samt ingå ramavtal och, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget, överlåta ramavtal till AB Storstockholms Lokaltrafik och förvalta ramavtalet.

2. Förvaltningschefen uppdras att utan beloppsbegränsning ingå sådana avropsavtal som ryms inom fastställd investerings-, drifts- och underhållsbudget.

Särskilt uttalande
Samuel Stephan (SD) anmäler för Sverigedemokraterna ett särskilt uttalande (bilaga 1).

Deltar inte
Samuel Stephan (SD) meddelar att Sverigedemokraterna inte deltar i beslutet.

Skickas till
-

§ 187
Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby (busstrafik i egen regi)
TN 2026-0475

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade den 23 september 2025 (TN 2025-0726-2) att trafikavtal E31 i juni 2029 ska bedrivas i egen regi. För att möjliggöra övergången har trafikförvaltningen etablerat projektet Busstrafik i egen regi med uppdrag att skapa de organisatoriska, tekniska och operativa förutsättningar som krävs för att bedriva trafikområdet inom Region Stockholms egen verksamhet.

Inom ramen för projektet har fördjupade behovsanalyser, åtgärdsval och inriktning genomförts för de investeringar som krävs för trafikstarten 2029. Arbetet visar att betydande investeringar behöver genomföras inom bussfordon, IT-system samt verksamhetsutrustning och servicefordon. Förutsättningarna bedöms nu vara tillräckligt utredda för att investeringsobjektet ska kunna övergå till planeringsfas.

Planeringsfasen omfattar fortsatt kravställning, fördjupade analyser, fastställande av omfattning samt påbörjande av upphandlingar inför kommande genomförandebeslut. Investeringsutgiften för planeringsfasen uppgår till 12,3 miljoner kronor. Den bedömda totala investeringsutgiften uppgår till 1 317,3 miljoner kronor.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1. Totalekonomiska konsekvenser (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))
- Bilaga 2. Underlag inför beslut om att gå vidare till planeringsfas

Yrkanden

1. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.
2. Anna Malm Kelfve (M) yrkar bifall till Moderaternas återremissyrkande (bilaga 2).
3. Om återremissyrkandet faller så yrkar Anna Malm Kelfve (M) bifall till Moderaternas förslag till beslut (bilaga 3).
4. Samuel Stephan (SD) yrkar bifall till Moderaternas återremissyrkande.
5. Om återremissyrkandet faller så yrkar Samuel Stephan (SD) bifall till Moderaternas förslag till beslut.
6. Karl Henriksson (KD) yrkar bifall till Kristdemokraternas förslag till beslut (bilaga 4).
7. Anna Sehlin (V) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.
8. Anna Sehlin (V) yrkar att ärendet ska avgöras idag.
9. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar att ärendet ska avgöras idag.

Beslutsgång

Ordförande Jens Sjöström (S) ställer först återremissyrkandet mot att ärendet ska avgöras idag och finner att trafiknämnden beslutar att ärendet ska avgöras idag. Votering begärs av Anna Malm Kelfve (M).

Trafiknämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för att ärendet ska avgöras idag. Nej-röst för att ärendet ska återremitteras.

Med 12 ja-röster, 6 nej-röster och 1 som avstår votering beslutar trafiknämnden att ärendet ska avgöras idag (voteringsprotokoll, bilaga 5).

Ordförande Jens Sjöström (S), ställer sedan Moderaternas förslag till beslut mot Kristdemokraternas förslag till beslut och finner genom acklamation att Moderaternas förslag vinner.

Därefter ställer ordförande Moderaternas förslag till beslut mot utsänt förslag till beslut och finner att trafiknämnden bifaller utsänt förslag. Votering begärs av Anna Malm Kelfve (M).

Trafiknämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för att bifalla utsänt förslag till beslut. Nej-röst för att bifalla Moderaternas förslag till beslut.

Med 11 ja-röster, 7 nej-röster och 1 som avstår votering beslutar trafiknämnden att bifalla utsänt förslag till beslut (voteringsprotokoll, bilaga 6).

Beslut
Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Inom ramen för 2026 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2027–2035 beslutas att inleda planeringsfasen avseende investeringsobjekt Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby till en investeringsutgift om 12,3 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 1 317,3 miljoner kronor, varav 1 317,3 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Trafiknämnden beslutar för egen del följande.

2. Inom ramen för planeringsfasen medges förvaltningschefen rätt att under planeringsfasen påbörja erforderliga upphandlingar.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande
Anna Sehlin (V) anmäler för Vänsterpartiet ett särskilt uttalande (bilaga 7).

Reservation
Anna Malm Kelfve (M) meddelar att Moderaterna reserverar sig mot beslutet.
Samuel Stephan (SD) meddelar att Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet.
Karl Henriksson (KD) meddelar att Kristdemokraterna reserverar sig mot beslutet.

Deltar inte
Daniel Adborn (L) meddelar att Liberalerna inte deltar i beslutet.

Skickas till
Regionledningskontoret

§ 188
Beslut om att inleda planeringsfasen avseende ny biljett- och betalutrustning
TN 2026-0641

Sammanfattning
Trafikförvaltningen har behov av att säkerställa ny hårdvara för biljett- och betalutrustning, då nuvarande hårdvara har uppnått sin tekniska livslängd. Upphandling av ny hårdvara har sedan tidigare påbörjats inom ramen för ett tidigare beslut. I detta ärende föreslås att beslut fattas om att påbörja planeringsfas för ett investeringsobjekt inom vilket utrustningen successivt ska bytas ut.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Totalekonomiska konsekvenser *(sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))*
- Immateriella tillgångar

Yrkanden
1. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång
Ordförande Jens Sjöström (S) ställer proposition på eget yrkande och finner att trafiknämnden bifaller det.

Beslut
Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Under förutsättning att regionfullmäktige beslutar om 2027 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2028–2036 beslutas att inleda planeringsfasen avseende objekt ny biljett- och betalutrustning till en investeringsutgift om 32,4 miljoner kronor och driftkostnad om 3,7 miljoner kronor. Total budget för objektet uppgår till 200,0 miljoner kronor, varav 196,2 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Trafiknämnden beslutar, under förutsättning att regionstyrelsen beslutar enligt punkten 1, för egen del följande.

2. Inom ramen för planeringsfasen medges förvaltningschefen vid trafikförvaltningen rätt att genomföra nödvändiga anpassningar för att säkerställa att den nya hårdvaran är kompatibel med SL och WÅAB:s miljöer.

Särskilt uttalande
Samuel Stephan (SD) anmäler för Sverigedemokraterna ett särskilt uttalande (bilaga 8).

Deltar inte
Samuel Stephan (SD) meddelar att Sverigedemokraterna inte deltar i beslutet.

Skickas till
Regionledningskontoret

§ 189
Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster
TN 2023-1271

Sammanfattning
Studien föreslår en ny framarbetad affärsinriktning för kommande upphandling av trygghetsvärdstjänster. Inriktningen förespråkar en utökning av trygghetsvärdsresurser med anledning av pågående och kommande utbyggnad av kollektivtrafiken i regionen, samt för att öka synligheten av tillgängliga resurser där de behövs som mest enligt trygghetsundersökningar. Satsningen innebär även att utöka samverkan och insatser i de mest utsatta platserna i kollektivtrafiken och i mötet med de socialt utsatta individerna och grupperna. Detta viktiga arbete kommer ske i nära samverkan med civila organisationer som kan länka vidare behövande för stöd och hjälp utanför kollektivtrafiken

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1 - Rapport studie inför affärer trygghetsvärdstjänster, (sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
- Bilaga 2 - Ekonomisk kalkyl, (sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Yrkanden
1. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.
2. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till Miljöpartiets, Socialdemokraternas och Centerpartiets förslag till tilläggsbeslut (bilaga 9).
3. Anna Sehlin (V) yrkar bifall till Vänsterpartiets förslag till beslut (bilaga 10).
4. Anna Malm Kelfve (M) yrkar bifall till Moderaternas förslag till beslut (bilaga 11).
5. Samuel Stephan (SD) yrkar bifall till Sverigedemokraternas förslag till beslut (bilaga 12).
6. Anna Malm Kelfve (M) yrkar avslag på Miljöpartiets, Socialdemokraternas och Centerpartiets förslag till tilläggsbeslut.
7. Anna Sehlin (V) yrkar bifall till Miljöpartiets, Socialdemokraternas och Centerpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsgång
Ordförande Jens Sjöström (S) ställer alla huvudförslag mot varandra och finner att trafiknämnden bifaller utsänt förslag.

Därefter ställer ordförande Miljöpartiets, Socialdemokraternas och Centerpartiets förslag till tilläggsbeslut mot avslag och finner att trafiknämnden bifaller det.

Beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Studie och affärsinriktning för upphandling av uppdragsavtal (ramavtal) avseende trygghetsvärdstjänster godkänns.

2. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandling av ramavtal avseende uppdragsavtal trygghetsvärdstjänster, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning eller avbrytande samt ingå ramavtal och, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget, överlåta ramavtal till AB Storstockholms Lokaltrafik/Waxholms Ångfartyg AB och förvalta ramavtalet/ramavtalen.

3. Förvaltningschefen uppdras, utan beloppsbegränsning, ingå sådana avropsavtal från ramavtalet, som ryms inom beslutad budgetram.

4. Att trafikförvaltningen inför kommande upphandlingar ska föra en dialog med berörda fackliga organisationer redan i studiefasen och innan förslag till affärsinriktning tas fram,

5. Att samråd med de fackliga organisationerna även i den nu aktuella upphandlingen ska genomföras omgående.

Reservation
Anna Malm Kelfve (M) meddelar att Moderaterna reserverar sig mot beslutet.
Samuel Stephan (SD) meddelar att Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet.
Anna Sehlin (V) meddelar att Vänsterpartiet reserverar sig mot beslutet.

Skickas till
-

§ 190
Beslut om driftsform för kundtjänstverksamheten för SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänst
TN 2026-0154

Sammanfattning
Sammantaget bedöms fortsatt upphandlad drift vara den driftform som ger bättre möjligheter att hantera förändringar i efterfrågan både på kort och lång sikt. Därtill bedöms upphandlad drift vara mera kostnadseffektiv och har relativt drift i egen regi en mera fördelaktig riskbild. Drift i egen regi innebär större risker främst till följd av etableringens omfattning och ledtid, behovet av att bygga upp nya organisatoriska och tekniska förmågor samt osäkerheter avseende bemanning, kostnader och kapacitet.

Beslutsunderlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Bilaga 1 Ekonomiska konsekvenser (sekretess enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))

Yrkanden
1. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.
2. Anna Sehlin (V) yrkar bifall till Vänsterpartiets förslag till beslut (bilaga 13).
3. Anna Malm Kelfve (M) yrkar avslag på Vänsterpartiets förslag till beslut.

Beslutsgång
Ordförande Jens Sjöström (S) ställer utsänt förslag till beslut mot Vänsterpartiets förslag till beslut och finner att trafiknämnden bifaller utsänt förslag.

Beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

- Kundtjänstverksamheten för SL, Waxholmsbolaget (WÅAB) och Färdtjänst ska bedrivas i driftsform upphandlad tjänst varför förvaltningschefen uppdras att återkomma med förslag till beslut om affärsinriktning och inledande av upphandling av ordinarie avtal för perioden som följer direkt på innevarande avtalsperiod.

Särskilt uttalande
Anna Malm Kelfve (M) anmäler för Moderaterna ett särskilt uttalande (bilaga 14).

Skickas till
-

§ 191
Svar på skrivelse av Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) om att ge stockholmarna en guldkant på tillvaron när vi gräver guld i USA
TN 2026-0580

Sammanfattning
Skrivelsen från Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) avser sommarens fotbolls-VM och föreslår att trafikförvaltningen skulle utreda möjligheterna att tillfälligt förstärka kollektivtrafiken under sena kvällar och nätter för att möta ett förväntat ökat resande i samband med mästerskapet. I detta svar redogör trafikförvaltningen för de förstärkningar som genomfördes med anledning av mästerskapet.

Beslutsunderlag
- Skrivelse av Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) om att ge stockholmarna en guldkant på tillvaron när vi gräver guld i USA
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande, daterad 2026-09-23

Yrkanden
1. Ordförande Jens Sjöström (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång
Ordförande Jens Sjöström (S) ställer proposition på eget yrkande och finner att trafiknämnden bifaller det.

Beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

- Skrivelse gällande att ge stockholmarna en guldkant på tillvaron när vi gräver guld i USA av Daniel Adborn (L), Anna Malm Kelfve (M) och Karl Henriksson (KD) anses besvarad med hänvisning till vad som anges i förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

Skickas till
-

§192
Anmälan av delegationsbeslut
TN 2026-0001, FUT 2025-0069

I ärendet föreligger anmälan av delegationsbeslut daterat den 8 oktober 2026 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2026-06-05 – 2026-10-08

Trafiknämnden noterar informationen och lägger den till handlingarna.

§ 193
Inkommen post till trafiknämnden
TN 2026-0001

Ingen inkommen post föreligger.

§ 194
Övriga frågor

Trafiknämnden beslutar att överlämna nedanstående inkomna skrivelser till trafikförvaltningen för beredning.

- Skrivelse från Anna Sehlin (V) och Lina El Yafi (V) angående kultur i kollektivtrafiken (bilaga 15).

- Skrivelse från Anna Sehlin (V) och Lina El Yafi (V) Skrivelse angående kundtjänstverksamheten (bilaga 16).

§ 195
Nästa sammanträde

Nästa ordinarie sammanträde äger rum den 24 november 2026, kl. 14:30.

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-10-21

TN 2026–0549

Trafiknämnden
Ärende 5

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal om prefabricerade betongelement

Sverigedemokraterna ser positivt på ambitionen att effektivisera underhållet och skapa bättre förutsättningar för framtida spårbyten. Samtidigt anser vi att beslutsunderlaget lämnar flera viktiga frågor obesvarade.

Vi är framför allt kritiska till att förvaltningschefen föreslås få mandat att utan beloppsbegränsning ingå avropsavtal, även om dessa ska rymmas inom fastställd investerings-, drifts- och underhållsbudget. Ramavtalet löper över åtta år och beräknas ha en maximal avropsvolym på omkring 288 miljoner kronor. Mot den bakgrunden anser vi att det är olämpligt att lämna en så långtgående delegation utan någon beloppsgräns.

Vi saknar även en tillräcklig redovisning av hur de prefabricerade betongelementen förväntas fungera under de förhållanden som råder i Stockholm. Det framgår att betongelementen har lång livslängd och ger lägre livscykelkostnader, men underlaget redovisar inte någon närmare analys av hur konstruktionen påverkas av exempelvis temperaturväxlingar, frost och tö, nederbörd eller vinterväghållning.

Vi anser därför att den fortsatta upphandlingen behöver säkerställa tydliga krav på beständighet och livslängd under svenska vinterförhållanden samt att delegationen för avrop begränsas till en rimlig och tydligt angiven beloppsnivå. Sverigedemokraterna deltar inte i beslutet.

Moderaterna

Återremiss
2026-10-21

Trafiknämnden
Ärende 6

Diarienummer
TN 2026-0475

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby (busstrafik i egen regi)

Sedan den 1 augusti 2026 gäller lagen (2026:578) om offentlig säljverksamhet. Den förbjuder offentlig säljverksamhet och förfaranden som otillbörligt påverkar privata företags möjligheter att verka på marknaden. Trafiknämndens beslut om egen regi i Sigtuna och Upplands Väsby fattades i september 2025, före lagens ikraftträdande.

I tjänsteutlåtandet och det öppna planeringsunderlaget redovisas ingen bedömning av projektet i förhållande till den nya lagen. Moderaterna anser att denna fråga behöver klarläggas innan nämnden tar ställning till att gå vidare med planeringsfasen och medge att upphandlingar påbörjas.

Förvaltningen bedömer att kostnaden för egen regi blir 10–30 procent högre per utbudskilometer än vid upphandlad trafik. I förarbetena till den nya lagen anges att offentliga subventioner eller låga avkastningskrav kan möjliggöra fortsatt drift av ineffektiv verksamhet och därigenom otillbörligt påverka privata företag. Kostnadsskillnaden visar inte i sig att projektet strider mot lagen, men gör det angeläget att redovisa hur finansieringen och konkurrensvillkoren ska bedömas.

Den rättsliga bedömningen måste utgå från verksamhetens faktiska utformning. Lagen innehåller undantag, bland annat för verksamhet som har stöd i lag. Enligt förarbetena omfattas verksamhet inom den kommunala kompetensen av undantaget. Att själva verksamheten är tillåten innebär dock inte att alla förfaranden inom den är undantagna. Förvaltningen behöver därför klarlägga vilka delar som utgör säljverksamhet, gränsen mot intern verksamhet och vilken betydelse kollektivtrafikens särskilda regelverk har för prövningen.

Vid återremissen ska förvaltningen redovisa en dokumenterad juridisk bedömning av om den planerade verksamheten och dess finansiering är förenliga med lagen. Redovisningen ska ange vilka undantag som bedöms tillämpliga och grunderna för detta. Den ska även behandla hur gemensamma resurser, kostnader och intäkter ska fördelas och hur otillbörligt gynnande av den

egna verksamheten ska förebyggas, exempelvis vid tillgång till depåer och annan infrastruktur.

Vid en överträdelse kan Konkurrensverket förelägga en offentlig aktör att upphöra med överträdelsen. Ett sådant föreläggande gäller omedelbart om inget annat beslutas. Uppsåtliga eller oaktsamma överträdelser kan dessutom medföra en marknadsstörningsavgift på upp till 20 miljoner kronor. Det är därför angeläget att nämnden får ett underlag som redovisar eventuella rättsliga risker och vilka åtgärder som behövs för att hantera dem.

Det aktuella förslaget innebär en planeringsutgift på 12,3 miljoner kronor och mandat att påbörja upphandlingar inför ett omfattande trafikövertagande. Även om tilldelning och avtalstecknande ska invänta ett senare genomförandebeslut, innebär planeringsfasen att ytterligare resurser tas i anspråk. Den juridiska bedömningen bör därför redovisas innan nämnden tar ställning till det nu aktuella förslaget.

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1. Återremittera ärendet med hänvisning till vad som anges ovan.

Moderaterna

Förslag till beslut
2026-10-21

Trafiknämnden
Ärende 6

Diarienummer
TN 2026-0475

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby (busstrafik i egen regi)

Moderaterna står fast vid det ställningstagande som vi lade fram till nämnden tillsammans med Liberalerna och Kristdemokraterna i september 2025: busstrafiken i Sigtuna och Upplands Väsby ska fortsatt upphandlas. Vi vill därför avslå förslaget om att inleda planeringsfasen och upphäva det tidigare beslutet om egen regi. Det nya underlaget förstärker våra invändningar mot projektets kostnader och genomföranderisker.

Nu föreslås att 12,3 miljoner kronor avsätts till planering och att förvaltningschefen får mandat att inleda upphandlingar. Planeringen ska finansieras genom att andra ersättningsinvesteringar dras ned eller skjuts fram. Vilka investeringar som får stå tillbaka framgår inte av tjänsteutlåtandet.

Investeringsutgiften för bussar, IT-system, verksamhetsutrustning och servicefordon beräknas till 1 317,3 miljoner kronor. Laddinfrastruktur för cirka 83 miljoner kronor hanteras separat. Därutöver tillkommer etableringskostnader som belastar driftbudgeten, bland annat för rekrytering, utbildning och organisationsuppbyggnad. Etableringskostnaderna har tidigare uppskattats till cirka 180–220 miljoner kronor, men beräkningen är fortfarande preliminär och ska nu ses över på nytt. Trots projektets omfattning saknas fortfarande en tillförlitlig bedömning av vad etableringen faktiskt kommer att kosta. Även fördelningen mellan investering och drift för IT-kostnaderna återstår att utreda. Nämnden saknar därmed fortfarande en färdig, samlad kostnadsbild.

Förvaltningen bedömer fortsatt att den löpande kostnaden, inklusive investeringar i bland annat fordon, blir 10–30 procent högre per utbudskilometer än vid upphandlad trafik. Som vi påtalade i vårt gemensamma ställningstagande 2025 tar beräkningarna inte hänsyn till andra löner och personalscheman än de gällande, kollektivavtalade, villkoren. Den uppskattade merkostnaden på 10–30 procent är därmed inte en prislapp som också omfattar förändrade löner och arbetstider. Om egen regi ska förenas med mer kostnadskrävande villkor behöver dessa kostnader redovisas därutöver och den svenska modellen

förkastas. Förvaltningens utredning lyfter också uttryckligen risken att ambitioner om bättre arbetstider leder till lägre kostnadseffektivitet.

En central svaghet är verksamhetens begränsade storlek. Nuvarande trafikutövare kan fördela ledning, administration, IT-stöd, inköp och specialistresurser över flera trafikområden. Den nya verksamheten måste bära motsvarande kostnader för ett enda område. Utredningen varnar för att vissa kostnadsposter då kan bli orimligt höga per utbudskilometer och att mindre fordonsvolymer kan ge högre inköpspriser. Möjliga framtida övertaganden av andra trafikområden kan inte ersätta en hållbar kalkyl för det område nämnden nu tar ställning till.

Utredningen pekar dessutom på svårigheter att rekrytera och behålla expertkompetens i en liten verksamhet och på konkurrensen om arbetskraft med etablerade bussföretag. Även om operativ personal förväntas omfattas av en verksamhetsövergång kan centrala lednings- och stödfunktioner hos dagens trafikutövare inte förutsättas följa med. Organisation, kompetens och arbetssätt behöver därför byggas upp samtidigt som regionen förbereder ett omfattande trafikövertagande.

IT-etableringen är särskilt krävande. Kraven ska utformas för en organisation som ännu inte är bemannad och etablerad, vilket innebär att delar av kravställningen bygger på antaganden om framtida behov och arbetssätt. Det nya underlaget identifierar risken att driftkritiska system inte hinner etableras till trafikstart och anger manuella rutiner som en möjlig övergångslösning. Innovation och funktionalitet som inte är nödvändig för trafikstart får hanteras senare i mån av tid. Den påstådda utvecklingsnyttan måste bedömas mot dessa konkreta begränsningar.

Även fordonsförsörjningen har små tidsmarginaler. Leveranstiden för bussar bedöms vara 18–24 månader, och sannolikheten för försenade leveranser bedöms som hög. Elektrifieringen är beroende av att andra projekt levererar laddinfrastruktur i tid. Förvaltningen behöver därför säkra möjligheten att hyra en hel flotta av begagnade fordon om leveranser eller laddinfrastruktur försenas. Sådana reservlösningar kan vara nödvändiga, men deras kostnader och konsekvenser behöver ingå i bedömningen av projektet.

Trots dessa osäkerheter föreslås objektet gå direkt till planeringsfas utan ett separat inriktningsbeslut. Förvaltningen medger att den komprimerade processen har begränsat djupet i analyserna och lämnar litet utrymme för omtag.

Samtidigt återstår att precisera kostnader, omfattning och kvantifierade mål. Att tidsplanen är pressad är inte i sig ett argument för att gå vidare med en investering innan dess ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser är tillräckligt klarlagda. Tvärtom ökar tidspressen behovet av välgrundade beslut.

Ökad rådighet och stärkt beställarkompetens kan ha ett värde, men underlaget visar inte att dessa nyttor motiverar den bedömda merkostnaden. I beslutsunderlaget 2025 konstaterade förvaltningen att den befintliga trafiken uppnådde målen för trafikproduktion, kvalitet och kundnöjdhet. Bussar, elektrifiering och trafikutveckling behövs även vid upphandlad trafik; hela investeringsbeloppet är därför inte en merkostnad för egen regi. Jämförelsen måste avse likvärdiga krav på trafik, kvalitet, arbetsvillkor och miljö.

Den befintliga trafiken i Sigtuna och Upplands Väsby visar redan goda resultat på flera centrala kvalitetsmått. Under 2025 hade området högst andel avgångar i rätt tid av samtliga bussområden, 96,8 procent, och tredje lägst andel inställda avgångar, 0,16 procent. Resenärernas nöjdhet med såväl tidhållning som störningsinformation låg dessutom sex procentenheter över genomsnittet för busstrafiken. Mot denna bakgrund behöver ett byte av driftsform kunna motiveras med tydliga och mätbara förbättringar för resenärerna. Det är särskilt angeläget när förvaltningens egen bedömning pekar på högre kostnader än vid en ny upphandling. Innan regionen bygger upp en egen trafikorganisation måste det framgå vilka förbättringar som ska uppnås och varför dessa inte kan åstadkommas genom en väl utformad upphandling.

Vi föreslår därför ett omedelbart uppdrag att inleda och genomföra upphandling samt att säkerställa oavbruten trafik efter avtalsslutet. Resenärerna ska kunna lita på att trafiken fungerar samtidigt som den håller hög kvalitet och regionen tar ansvar för kostnaderna.

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1. Förvaltningens förslag till beslut i ärendet avslås.
2. Trafiknämndens beslut den 23 september 2025, § 198, TN 2025-0726, punkterna 1 och 2, om driftsform egen regi och förberedande åtgärder för denna upphävs.
3. Busstrafiken i nuvarande avtalsområde Sigtuna/Upplands Väsby, E31, ska efter innevarande avtalsperiod bedrivas i driftsformen upphandlad trafik varför förvaltningschefen uppdras att inleda och genomföra

upphandling av busstrafiken i området, inklusive fastställa slutlig tidplan och slutlig upphandlingsdokumentation.

4. Förvaltningschefen uppdras att vid eventuellt erforderliga justeringar av tidplanen säkerställa oavbruten drift av busstrafiken i området, inklusive att inom ramen för gällande upphandlingsregelverk ingå överbryggande avtal till dess att trafiken enligt ett nytt konkurrensutsatt trafikavtal har påbörjats.
5. Trafiknämnden ska löpande hållas informerad om upphandlingen.
6. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till trafiknämnden med förslag till tilldelningsbeslut.
7. Paragrafen justeras omedelbart.

Kristdemokraterna

Förslag till beslut
2026-10-21

Trafiknämnden
Ärende 6

Diarienummer
TN 2026–0475

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fordon och IT-system trafikområde Sigtuna/Upplands Väsby (busstrafik i egen regi)

Kristdemokraterna står fast vid vårt ställningstagande från september 2025: busstrafiken i Sigtuna och Upplands Väsby ska fortsatt upphandlas. Vi vill därför avslå förslaget om att inleda planeringsfasen och upphäva det tidigare beslutet om egen regi. Det nya underlaget förstärker våra invändningar mot projektets kostnader och genomföranderisker.

Vi föreslår därför ett omedelbart uppdrag att inleda och genomföra upphandling samt att säkerställa oavbruten trafik efter avtalsslutet.

Kristdemokraterna föreslår därför Trafiknämnden att besluta följande:

1. Förvaltningens förslag till beslut i ärendet avslås.
2. Trafiknämndens beslut den 23 september 2025, § 198, TN 2025–0726, punkterna 1 och 2, om driftsform egen regi och förberedande åtgärder för denna upphävs.
3. Busstrafiken i nuvarande avtalsområde Sigtuna/Upplands Väsby, E31, ska efter innevarande avtalsperiod bedrivas i driftsformen upphandlad trafik varför förvaltningschefen uppdras att inleda och genomföra upphandling av busstrafiken i området, inklusive fastställa slutlig tidplan och slutlig upphandlingsdokumentation.
4. Förvaltningschefen uppdras att vid eventuellt erforderliga justeringar av tidplanen säkerställa oavbruten drift av busstrafiken i området, inklusive att inom ramen för gällande upphandlingsregelverk ingå överbryggande avtal till dess att trafiken enligt ett nytt konkurrensutsatt trafikavtal har påbörjats.
5. Trafiknämnden ska löpande hållas informerad om upphandlingen.
6. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till trafiknämnden med förslag till tilldelningsbeslut.
7. Paragrafen justeras omedelbart.

Diarienummer
TN 2026-0001

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2026-10-21

Totalt antal svar:
Svar ja: Ärendet ska avgöras idag: 12
Svar nej: Bifalla Moderaternas återremissyrkande: 6
Avstår: 1
Frånvarande:

Beslutande	**Svar**
Maria Antonsson (MP)	Ja
Anna Malm Kelfve (M), 2:e vice ordförande	Nej
Embla Löfquist (S)	Ja
Meeri Wasberg (S)	Ja
Stefan Wanngård-Johansson (S)	Ja
Nina Unesi (S)	Ja
Alexander Petersson (S)	Ja
Erik Sarfors (C)	Ja
Magnus Persson (C)	Ja
Anna Sehlin (V)	Ja
Lina El Yafi (V)	Ja
Harry Bouveng (M)	Nej
Susanne Sjöblom (M)	Nej
Christer Mattsson (M)	Nej
Karl Henriksson (KD)	Ja
Daniel Adborn (L)	Avstår
Samuel Stephan (SD)	Nej
Roland Johansson (SD)	Nej
Jens Sjöström (S), ordförande	Ja

Diarienummer
TN 2026-0001

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden
2026-10-21

Totalt antal svar:
Svar ja: Avslå Moderaternas förslag till beslut: 11
Svar nej: Bifalla Moderaternas förslag till beslut: 7
Avstår: 1
Frånvarande:

Beslutande	**Svar**
Maria Antonsson (MP)	Ja
Anna Malm Kelfve (M), 2:e vice ordförande	Nej
Embla Löfquist (S)	Ja
Meeri Wasberg (S)	Ja
Stefan Wanngård-Johansson (S)	Ja
Nina Unesi (S)	Ja
Alexander Petersson (S)	Ja
Erik Sarfors (C)	Ja
Magnus Persson (C)	Ja
Anna Sehlin (V)	Ja
Lina El Yafi (V)	Ja
Harry Bouveng (M)	Nej
Susanne Sjöblom (M)	Nej
Christer Mattsson (M)	Nej
Karl Henriksson (KD)	Nej
Daniel Adborn (L)	Avstår
Samuel Stephan (SD)	Nej
Roland Johansson (SD)	Nej
Jens Sjöström (S), ordförande	Ja

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-10-21

TN 2026-0475

Trafiknämnden
Ärende 6

Vänsterpartiet

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende Fordon & IT-system TO Märsta/Sigtuna (busstrafik i egen regi)

Eftersom vi i Vänsterpartiet drivit på och tillsammans med mittenkoalitionen fattat beslutet om att busstrafiken i trafikområdet Märsta/Sigtuna ska bedrivas i egen regi finner vi det mycket positivt att nästa steg i processen nu tas. Att köpa in bussar och IT-system i tid är viktigt för att vara redo för trafikstart när innevarande avtal går ut 2029. Ett medskick vi vill göra är vikten av att involvera de fackliga organisationerna och skyddsorganisationen i hela processen för att ta till vara deras kompetens och erfarenheter av att bedriva trafiken i området.

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2026-10-21

TN 2026–0641

Trafiknämnden
Ärende 7

Beslut om att inleda planeringsfasen avseende ny biljett- och betalutrustning

Region Stockholms investeringsverksamhet har vid upprepade tillfällen präglats av betydande förseningar och kostnadsökningar. Mot den bakgrunden anser Sverigedemokraterna att regionens investeringsprocess behöver ses över i sin helhet, med fokus på styrning, kostnadskontroll, riskhantering och uppföljning.
Till dess att en sådan översyn är genomförd och nödvändiga åtgärder finns på plats väljer Sverigedemokraterna att inte delta i beslut om investeringar eller nya ekonomiska åtaganden med tydlig koppling till regionens investeringsverksamhet.

Region Stockholm

Miljöpartiet
Socialdemokraterna
Centerpartiet

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT

Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster

Trygghetsvärdarna fyller en viktig funktion i kollektivtrafiken. De bidrar till att resenärer och personal känner sig trygga och är ofta de som först möter resenärer i utsatta situationer. Hur deras arbetsvillkor och arbetsmiljö utformas påverkar därför inte bara de anställda, utan också kvaliteten i den tjänst Region Stockholm köper.

Inför upphandlingen har samråd skett med bevakningsbranschen, branschorganisationen Säkerhetsföretagen, polis, kommun och trafikutövare. Facklig dialog sker under upphandlingsfasen. Det framgår att trafikförvaltningen inte har haft någon systematisk direkt dialog med Svenska Transportarbetareförbundet i upphandlingarna av bevakningstjänster sedan förvaltningen tog över dem 2007. Dialogen har i stället främst förts indirekt, via de upphandlade bevakningsföretagen.

Vår ståndpunkt är att den fackliga dialogen gör lika stor nytta innan upphandlingsfasen som den senare formella samverkan. När affärsinriktningen är beslutad är många av de vägval som påverkar de anställdas villkor redan gjorda. Fackliga synpunkter som kommer in först i upphandlingsfasen blir därför svårare att tillgodose.

Vi vill därför att arbetstagarna genom de fackliga organisationerna ges möjlighet att påverka redan innan nästa upphandling tar form, på samma sätt som branschen och andra berörda aktörer ges i dag.

Med anledning av ovan beslutar Trafiknämnden

att att trafikförvaltningen inför kommande upphandlingar ska föra en dialog med berörda fackliga organisationer redan i studiefasen och innan förslag till affärsinriktning tas fram,

att samråd med de fackliga organisationerna även i den nu aktuella upphandlingen ska genomföras omgående.

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2026-10-21

TN 2023-1271

Trafiknämnden
Ärende 13

Vänsterpartiet

Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster

Personal i kollektivtrafiken är viktig för resenärernas trygghet och säkerhet. Vi i Vänsterpartiet ser gärna mer personal i kollektivtrafiken och har varit emot att ombordpersonal som bidragit till trygghet och säkerhet i spårtrafiken tagits bort. Vi anser dock att trygghetsvärdar saknar de befogenheter och den kunskap om kollektivtrafiken för att på ett bra sätt bidra till trygghet och ge resenärer relevant information. Vi har redan kundservicevärdar i spårtrafiken som bidrar till trygghet samtidigt som de har gedigna kunskaper om kollektivtrafiken och kan ge resenärerna trafikinformation, störningsinformation, sälja biljetter, samt säkerställa att resenärsmiljön är tilltalande och fungerande. Vi ser därför att vägen framåt är att avveckla personalkategorin trygghetsvärdar och istället komplettera kundservicevärdarna i spårtrafiken med trafikslagsövergripande kundservicevärdar med områdesansvar. Områdesindelningen i tjänsteutlåtandet verkar rimligt för ändamålet.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet. För resenärernas bästa ser vi därför att kundservicevärdar med områdesansvar bör bedrivas i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att avslå förslaget till beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster.

att förvaltningschefen skyndsamt arbetar för att inrätta en organisation för trafikslagsövergripande kundservicevärdar med områdesansvar i egen regi.

Moderaterna

Förslag till beslut
2026-10-21

Trafiknämnden
Ärende 13

Diarienummer
TN 2023-1271

Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster

Tryggheten i kollektivtrafiken är en grundläggande förutsättning för att människor ska vilja och våga resa med SL. Ingen ska behöva avstå från att resa kollektivt av rädsla för att utsättas för brott, hot eller trakasserier. Det gäller inte minst under kvällar och nätter, då otryggheten är särskilt påtaglig.

Idag uppger 18 procent av stockholmarna att de avstått kollektivtrafiken på grund av otrygghet. Därför välkomnar vi ambitionen att stärka tryggheten i kollektivtrafiken. Samtidigt anser vi att de ekonomiska resurserna måste användas där de gör störst nytta för resenärerna.

Trygghetsvärdarna fyller en viktig funktion genom sin närvaro, sitt serviceuppdrag och sitt förebyggande arbete. Deras befogenheter är emellertid begränsade. Till skillnad från trygghetsvärdar har ordningsvakter ett lagreglerat mandat att ingripa vid ordningsstörningar och kan vid behov avvisa, avlägsna eller omhänderta personer. De kan därmed inte bara bidra till den upplevda tryggheten, utan också agera när situationer uppstår som hotar resenärernas säkerhet.

Moderaterna har i sitt budgetförslag för 2026 föreslagit en omfattande förstärkning av trygghetsarbetet i kollektivtrafiken, däribland ytterligare 20 ordningsvaktspatruller. Vi anser att detta är en angelägen prioritering även i den nu aktuella upphandlingen.

Vår uppfattning är därför att trygghetsvärdstjänsterna ska upphandlas inom nuvarande ekonomiska ram, samtidigt som de resurser som annars skulle användas för en utökning av trygghetsvärdsverksamheten i stället prioriteras till fler ordningsvakter. Det skulle innebära betydligt större resurser till insatser som på ett mer direkt och effektivt sätt motverkar ordningsstörningar.

Genom att öka närvaron av personal som också har befogenhet att ingripa kan vi utveckla trygghetsarbetet i hela kollektivtrafiken. Resurserna bör särskilt riktas till platser och tider där otryggheten är som störst. På så sätt kan vi skapa en tryggare miljö för både resenärer och personal och bidra till att färre avstår kollektivtrafiken på grund av otrygghet.

För oss är målet inte att maximera antalet trygghetsskapande funktioner, utan att säkerställa att resenärerna möts av rätt resurser, med rätt befogenheter, på rätt plats.

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1. Godkänna förvaltningens förslag till beslut, med ändringen att upphandlingen av trygghetsvärdstjänster ska utgå från nuvarande ekonomiska ram och inte omfatta den föreslagna utökningen av trygghetsvärdsresurser.

2. Uppdra åt förvaltningschefen att prioritera de ekonomiska medel som i den föreslagna affärsinriktningen avses för en utökning av trygghetsvärdstjänster till en förstärkning av antalet ordningsvakter i kollektivtrafiken.

3. Uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till trafiknämnden med förslag på hur en sådan förstärkning av ordningsvaktsresurserna kan genomföras, inklusive ekonomiska konsekvenser och en behovsstyrd fördelning av resurserna.

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2026-10-21

TN 2023–1271

Trafiknämnden
Ärende 13

Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal för trygghetsvärdstjänster

Sverigedemokraterna delar uppfattningen att tryggheten i kollektivtrafiken behöver stärkas. Däremot anser vi inte att en omfattande utökning av antalet trygghetsvärdar är rätt prioritering.

Trygghetsvärdar saknar de särskilda befogenheter som ordningsvakter har. Vid allvarligare ordningsstörningar måste andra resurser tillkallas. Det är därför tveksamt att möta en utveckling med grövre brottslighet och ökad oro, som förvaltningen själv beskriver, genom att kraftigt bygga ut en funktion med begränsade möjligheter att faktiskt ingripa.

Sverigedemokraterna prioriterar i stället fler väktare och ordningsvakter. Ordningsvakterna bör ges ett större fokus, bättre utbildning och ändamålsenliga befogenheter.

Trygghet handlar inte bara om synlighet. När något faktiskt händer måste det finnas personal på plats med rätt utbildning, rätt uppdrag och befogenhet att agera. Trygghetsvärdar är därför inte den lösning vi anser att Region Stockholm bör prioritera.

Sverigedemokraterna föreslår trafiknämnden besluta:

1. Trafikförvaltningens förslag till beslut avseende affärsinriktning och upphandling av trygghetsvärdstjänster avslås.

2. Trafikförvaltningen ges i uppdrag att, inom motsvarande ekonomiska ram som föreslås för den utökade trygghetsvärdsverksamheten, återkomma med förslag på hur dessa resurser i stället kan användas för att utöka antalet ordningsvakter i kollektivtrafiken.

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2026-10-21

TN 2026-0154

Trafiknämnden
Ärende 14

Vänsterpartiet

Beslut om driftsform för kundtjänstverksamheten för SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänst

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Vi delar förvaltningens bedömning att nyttor med drift i egen regi är bättre kontinuitet när verksamheten fortgår över tid, rådighet över arbetsvillkor och rådighet över kunderna då trafikförvaltningen äger kundgränssnittet. Självklart innebär införandet av egen regi ett utvecklingsarbete och en del initiala kostnader och risker, samt att det är ont om tid, men vi är dock övertygade om att nyttorna överväger på sikt. För resenärernas bästa ser vi därför att kundtjänstverksamheten bör bedrivas i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att kundtjänstverksamheten för SL, Waxholmsbolaget (WÅAB) och Färdtjänst ska bedrivas i driftsform egen regi varför förvaltningschefen uppdras att förbereda organisationen att kunna bedriva verksamheten snarast möjligen efter att innevarande avtalsperiod upphört.

Moderaterna

Särskilt uttalande
2026-10-21

Diarienummer
TN 2026-0154

Trafiknämnden
Ärende 14

Beslut om driftsform för kundtjänstverksamheten för SL, Waxholmsbolaget och Färdtjänst

Kollektivtrafikens kundtjänst ska förenkla resandet, skapa förtroende och vara kostnadseffektiv för skattebetalarna. Dagens upphandlade verksamhet fungerar väl och har hög kundnöjdhet. Att övergå till egen regi skulle innebära 31 procent högre årliga driftkostnader och medföra merkostnader på sammanlagt 181 miljoner kronor under de första tre åren. Att förvaltningen föreslår fortsatt upphandlad drift är därför ett klokt och synnerligen välgrundat beslut.

Förvaltningen konstaterar att egen regi inte kan uppnå samma effektivitet som en upphandlad leverantör. Att bygga upp en helt ny organisation skulle innebära betydande kostnader och verksamhetsrisker. Dessutom har upphandlade leverantörer bättre förutsättningar att snabbt förstärka kundtjänsten vid större trafikstörningar samt väletablerade och beprövade arbetssätt.

Vi har gång på gång sett hur övertaganden i egen regi kantas av ökade kostnader och problem i verksamheter. Erfarenheterna från ambulanssjukvårdens övergång till egen regi, med omfattande bemanningsproblem och organisatoriska utmaningar, visar vilka risker den här typen av övertaganden kan medföra. Vi måste dra lärdom av tidigare misstag och se till att de inte upprepas.

För oss moderater är det viktigare att värna resenärernas förtroende och skattebetalarnas pengar än att till varje pris öka verksamhetens kostnader av ideologiska skäl.

Region Stockholm

SKRIVELSE
2026-10-21

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående kultur i kollektivtrafiken

Frågan om musik i kollektivtrafiken har aktualiserats i och med den stora publiciteten som musikern William Sundman Sääf har fått när han har spelat i tunnelbanevagnar och på stationer, och även nu senast utan att ha spelat en ton. Vi i Vänsterpartiet ser kultur som en del av välfärden. Vår kollektivtrafik är en plats där många av Stockholms läns invånare rör sig och är därför en utmärkt plats att mötas av och få ta del av kultur. Vänsterpartiet står bakom principen procentsregeln som anger att 1 % av investeringskostnaderna när man bygger ny kollektivtrafik ska gå till konstnärlig gestaltning. Vi är stolta över att Stockholms tunnelbana beskrivs som väldens längsta galleri. Musik eller annan kultur i tunnelbanan skulle komplettera den visuella konsten som redan finns på våra stationer. Vi är därför positiva till att hitta en lösning som gör att musiker och andra kulturutövare kan möta en publik i tunnelbanesystemet samtidigt som säkerhet och kollektivtrafikens funktion är säkerställd.

Vi ser att en potentiell lösning skulle kunna vara att det utsågs platser i tunnelbanan och andra delar av kollektivtrafiksystemet där musiker och andra kulturutövare får uppträda och, om de vill, öppna upp för en ekonomisk gåva. Platser som väljs bör vara platser där många naturligt passerar. För en balans mellan att hålla en viss konstnärlig höjd och att undvika en stor och krånglig administrativ överbyggnad skulle Londons system kunna vara en förebild. I Londons kollektivtrafik kan musiker göra en audition och om de blir godkända får de tillgång till ett bokningssystem och kan boka in sig på önskade tider och platser. Brandskydd är såklart viktigt vid val av platser men bedömningar borde kunna göras med perspektivet att tunnelbanan även i många normalfall kan hantera väldigt stora besökstryck som i samband med en fotbollsmatch eller en konsert. SL:s nuvarande ordningsregler har en paragraf om musik ”Du får inte framföra musik utan skriftligt tillstånd från SL.” vilket gör att det är förbjudet att spela musik så som William Sundman Sääf har gjort. Med utpekade kulturplatser och ett system som London skulle det inte innebära några problem. Det är dock inte är något problem för att skapa utpekade kulturzoner i och med att en utpekad kulturzon skulle innebära att de musikerna som ska uppträda där skulle ha tillstånd.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att i syfte att införa ett väl fungerande system för kulturutövande i Stockholms kollektivtrafik ges förvaltningschefen i uppdrag att finna lämpliga platser i tunnelbanan och i övriga delar av kollektivtrafiken för kulturutövande samt med inspiration från Londons system för tillstånd och bokning applicera en liknande funktion för Stockholms kollektivtrafik.

Anna Sehlin & Lina El Yafi, Vänsterpartiet

Region Stockholm

SKRIVELSE
2026-10-21

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående kundtjänstverksamheten

När Connecting Stockholm tog över driften av Stockholms tunnelbana efter MTR för snart ett år sedan tog hittegodsavdelningen över av callcenterföretaget Releasy som ägs av IT-företaget Pulsen AB. Flytten från Klara Östra kyrkogata till Liljeholmen har kritiserats, framför allt av fackförbundet Seko och lett till att villkoren försämrades för dom anställda när dom gick från Sekos avtal till Unionens.

Nu har vi fått oroande uppgifter om att Releasys tjänster även används till kundservicejobb, vid informationsdiskar i bland annat Slussen och Odenplan i stället för att använda Connecting Stockholms egna anställda som arbetar som stationsvärdar och kundservicevärdar. Enligt uppgifter så har en anställd på Releasy, som arbetat tre år, en lön på cirka 25 000 kr medan en kundservicevärd, som arbetat tre år med Sekos avtalade tariff, har en lön på drygt 33 000 kr. Om uppgifterna stämmer att de anställda går på fel avtal och med en betydligt lägre lön så är det allvarligt.

Med hänvisning till ovanstående önskar vi svar på följande frågor:

1. Vad skiljer Connecting Stockholms uppdrag att tillhandahålla kundservicevärdar från Releasys uppdrag att bedriva kundtjänstverksamhet fysiskt ute i kollektivtrafiksystemet?

2. På vilket sätt skiljer sig kundservicevärdarnas respektive kundtjänstpersonalens arbetsbeskrivningar åt avseende att vara ute i verksamheten och ge resenärerna information och kundservice?

3. Är användningen av Releasys anställda ute i kollektivtrafiken ett sätt för förvaltningen att spara in på antalet kundservicevärdar och därmed spara pengar?

Anna Sehlin & Lina El Yafi, Vänsterpartiet

Region Stockholm

Underskriven av Anna Ruth Elisabeth Malm Kelfve med BankID, 2026-11-02 10:11:33

Underskriven av Jens Sjöström med SITHS, 2026-11-02 11:06:46