Region Stockholm

Trafiknämnden
Sjötrafikutskottet

PROTOKOLL 3/2026
2026-05-25

TN 2026-0003

Kl. 14:05–14:56

§ 17–23

Sammanträde med sjötrafikutskottet den 25 maj 2026

Michaela Haga

Harry Bouveng

Detta protokoll är elektroniskt undertecknat, se protokollets sista sida.

Plats: Digitalt

Beslutande
Michaela Haga (C), ordförande
Meeri Wasberg (S), 1:e vice ordförande
Harry Bouveng (M), 2:e vice ordförande
Sven-Inge Nylund (S) ersätter Alexander Petersson (S)
Maria Antonsson (MP)
Marta Aguirre (V)
Daniel Dronjak (M) ersätter Ina Djurestål (M)
Susanne Sjöblom (M)
Samuel Stephan (SD)

Närvarande ersättare
Erik Sarfors (C)
Lina El Yafi (V)
Daniel Dronjak (M)
Michael Sjöblom (KD)
Runar Finnman (SD)

Övriga närvarande
Aida Hafezi Yashi (C), regionrådssekreterare
Elin Johansson (SD), regionrådssekreterare
Robin Andersson (KD), regionrådssekreterare
Tomas Ekman (V), regionrådssekreterare
Ossian Matthiessen (MP), regionrådssekreterare
Paula Örn (S), regionrådssekreterare
Helene Jakobsson, tillförordnad sektionschef buss- och sjötrafik
Charlotta Fincke, tillförordnad affärsområdeschef, buss- och sjötrafik
Peter Telmander, sektionschef, Strategisk utveckling
Björn Söderberg, affärsstrateg, Strategisk utveckling § 17-20
Marc Weimann, affärsförvaltare, Trafikavdelningen
Sebastian Sohlberg, nämndsekreterare

Vid protokollet
Sebastian Sohlberg

Innehållsförteckning

§ 17 Upprop, val av justerare och justeringsdag

§ 18 Godkännande av dagordning

§ 19 Trafikförvaltningen informerar
TN 2026-0003

§ 20 Beslut om driftsform för pendelbåtstrafiken i Mälaren TN 2026-0191

§ 21 Information om utökad sjötrafik till kärnöarna och pendelbåtstrafiken Stockholm TN 2026-0197

§ 22 Övriga frågor

§ 23 Nästa sammanträde

§ 17
Upprop, val av justerare och justeringsdag

Ordförande Michaela Haga (C) och Harry Bouveng (M) justerar protokollet senast den 2 juni 2026.

Närvaro noteras till protokollet.

§ 18
Godkännande av dagordning

Beslut
Sjötrafikutskottet beslutar följande.

- Den utsända dagordningen godkänns för sammanträdet den 25 maj 2026.

§ 19
Trafikförvaltningen informerar
TN 2026-0003

Helene Jakobsson, tillförordnad sektionschef buss- och sjötrafik, informerar utskottet via en presentation. Bland annat informeras utskottet om följande:

- Resandestatistik skärgård och pendelbåt.
- Upplevd kvalitet Waxholmsbolaget och pendelbåtar.
- Statistik godsfartyg april 2026.
- Trafiklägesrapport.
    - Vårtrafik
    - Linje 82
    - Sommartrafiken 2026
- Infrastruktur

Sjötrafikutskottet noterar informationen och lägger den till handlingarna.

§ 20
Beslut om driftsform för pendelbåtstrafiken i Mälaren
TN 2026-0191

Sammanfattning

Björn Söderberg, affärsstrateg, Strategisk utveckling, föredrar ärendet via en presentation. Regionfullmäktige har gett trafiknämnden i uppdrag att säkerställa en neutral hållning till olika driftsformer. Trafiknämnden har uppdragit åt trafikförvaltningen att inför varje beslut om driftsform och innan upphandling sker återkomma till nämnden med underlag för vidare ställningstagande om lämplig driftsform (TN 2024-0408, § 100).

Det nuvarande trafikavtalet för pendelbåtslinje 89 löper till tidtabellskiftet i augusti 2029, eller med förlängning som längst till tidtabellskiftet i augusti 2031. I syfte att ytterligare utveckla pendelbåtstrafiken har regionfullmäktige beslutat att trafiknämnden ska driva arbetet med tre nya pendelbåtslinjer, varav två i Mälaren. De två mälarlinjerna, i uppdraget benämnda Norra Ulvsunda – Hägersten (linje 86) samt Sundbyberg - Gamla stan (linje 87), har analyserats tillsammans med linje 89 utifrån ett driftsformsperspektiv. Detta för att om möjligt kunna ingå i ett sammanhållet trafikområde oavsett driftsform.

Rekommendationen är fortsatt upphandlad trafikdrift för linje 89 samt för de planerade linjerna 86 och 87. Detta då varken en större effektivitet eller andra påtagliga fördelar vid en etablering av egen regi kan påvisas. Uppstartskostnader, ökade driftskostnader samt risker vid en övergång till egen regi talar för upphandlad drift.

Beslutsunderlag

- Totalekonomiska konsekvenser Ny färjeterminal Skeppsbrokajen (sekretess enligt 19 kap. 3 § OSL (2009:400))

Yrkanden

1. Ordförande Michaela Haga (C) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.
2. Marta Aguirre (V) yrkar bifall till Vänsterpartiets förslag till beslut (bilaga 1).
3. Marta Aguirre (V) yrkar bifall till Vänsterpartiets förslag till tilläggsbeslut (bilaga 1).

Beslutsgång

Ordförande Michaela Haga (C) ställer eget yrkande mot Vänsterpartiets förslag till beslut och finner att sjötrafikutskottet bifaller utsänt förslag.

Ordförande ställer sedan Vänsterpartiets förslag till tilläggsbeslut mot avslag och finner att utskottet avslår Vänsterpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Beslut

Sjötrafikutskottet beslutar följande.

- Nuvarande avtalsområde för pendelbåtslinje 89 samt trafiken på kommande pendelbåtslinjer 86 och 87 ska bedrivas i driftsform upphandlad trafik varför

förvaltningschefen uppdras att återkomma med förslag till beslut om affärsinriktning och inledande av upphandling av pendelbåtstrafiken i aktuellt område för perioden som följer direkt på innevarande avtalsperiod.

Reservation
Marta Aguirre (V) meddelar att Vänsterpartiet reserverar sig mot beslutet.

Skickas till
-

§ 21
Information om utökad sjötrafik till kärnöarna och pendelbåtstrafiken i Stockholm
TN 2026-0197

Sammanfattning
Marc Weimann, affärsförvaltare, Trafikavdelningen, föredrar ärendet via en presentation. I detta ärende redovisas föreslagna avvägningar samt fördelning och användning av de medel som i Budget för Region Stockholm 2026 har avsatts för utökning av bastrafiken i skärgården. Ärendet omfattar även redovisning av den planerade utökningen av pendelbåtstrafiken i Stockholm från och med 2026.

Underlag
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Sjötrafikutskottet noterar informationen och lägger den till handlingarna.

Skickas till
-

§ 22
Övriga frågor

Inga övriga frågor föreligger.

§ 23
Nästa sammanträde

Nästa ordinarie sammanträde äger rum måndag den 15 juni kl. 14:00.

Ordförande Michaela Haga (C) förklarar sammanträdet avslutat.

Vänsterpartiet

Sjötrafikutskottet
Ärende 4

Beslut om driftsform för pendelbåtstrafiken i Mälaren

Innevarande trafikavtal för pendelbåtslinje 89 löper ut vid tidtabellskiftet i augusti 2029 och det planeras för två nya pendelbåtslinjer i Mälaren, linje 86 och 87. Vi i Vänsterpartiet vill att Region Stockholm utnyttjar denna gyllene möjlighet att driva linjerna i egen regi, som infinner sig när nuvarande avtal för linje 89 går ut och de nya linjerna ska driftsättas. Det är en begränsad verksamhet och skulle ge förvaltning viktig kompetens att framöver ta över med sjötrafik i egen regi eller genomföra nya upphandlingar.

För resenärernas och personalens skull förespråkar vi att trafiken tas över i egen regi så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken i stället för att en inte oansenlig del går till företagsvinster. Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Coronapandemin och den kris som den orsakade har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. 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.

Erfarenheten visar att varje upphandling leder till sämre arbetsvillkor och arbetsmiljö för de anställda. För att generera vinster söker trafikutövaren kryphål i avtalen och genomför besparingar som går ut över personalen. Personalens arbetsvillkor har för varje upphandling försämrats då tidigare lokala avtal upphör och under avtalsperioderna har villkoren ytterligare försämrats. Det har också skurits ner på personal och tillsammans med de försämrade arbetsvillkoren innebär det att bolagen tummar på säkerheten. Att täppa till dessa kryphål är viktigt men svårt för att inte säga omöjligt, och att sedan följa upp avtalen kräver ordentliga resurser. Att trafikförvaltningen i trafikupphandlingarna numera ställer krav på

Vänsterpartiet

att trafikutövaren ska arbeta aktivt med frågor rörande arbetsvillkor är ett steg i rätt riktning, men att bara ställa krav på rapportering i dessa avseenden räcker inte. Om beslutet blir att linje 86, 87 och 89 ska bedrivas i driftsformen upphandlad trafik bör ett incitament föras in med rejäla bonusar/viten kopplade till hur nöjd personalen är. Idag har vi nöjdkundindex, NKI, det är hög tid för nöjdpersonalindex, NPI. Om vårt förslag till beslut nedan om att driva linjerna 86, 87 och 89 i egen regi skulle falla har vi därför några förslag till tilläggsbeslut.

Med hänvisning till ovanstående föreslås sjötrafikutskottet besluta

att Pendelbåtsllinje 86, 87 och 89 ska bedrivas i driftsform egen regi varför förvaltningschefen uppdras att initiera de aktiviteter som krävs för drift i egen regi.

Om ovanstående förslag till beslut att bedriva linje 86, 87 och 89 i egen regi skulle falla i utskottet föreslås sjötrafikutskottet som tilläggsbeslut besluta

att förvaltningschefen säkerställer att krav på verksamhetsövergång med bibehållna kollektivavtal och lokala avtal för personalen ställs i upphandlingen

att förvaltningschefen säkerställer att krav på fullgott arbetsmarknadsförsäkringspaket inklusive avtalspension för personalen ställs i upphandlingen

att förvaltningschefen säkerställer att krav som ställs kring arbetsvillkor och arbetsmiljö kontinuerligt aktivt följs upp samt att det finns en tydlig åtgärdsplan för vad som ska hända om kraven inte uppfylls

att förvaltningschefen säkerställer att incitament kopplat till nöjdpersonalindex, NPI, förs in i upphandlingen

Vänsterpartiet

att förvaltningschefen säkerställer att krav på meddelarfrihet för personalen och efterforskningsförbud ställs i upphandlingen

att förvaltningschefen säkerställer krav i upphandlingen på att anbudsvinnaren är en avtalspart med helhetsansvar och att underentreprenörer inte är tillåtna i den upphandlade kontinuerliga verksamheten.