

Protokoll 2/2026

Tid Torsdagen den 12 mars 2026 kl. 16.45-17.10

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 23 mars 2026, §§ 1-12, 14-18, 23-31

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 mars 2026, §§ 13, 19-22

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Johan Heinonen (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Maria Mustonen (V)

Joel Höglund (V)

Jonas Nilsson (M)

Sara Svanström (L)

Svante Linusson (C)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare

Robert Westerlund (SD) för Anders Lindman (SD)

Ersättare:

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Ulrika Palm (S)

Jörgen Gyllenblad (S)

Agneta Sundberg (V)

Martina Pereira Norrman (V)

Anna Cederschiöld (M)

Torbjörn Erbe (M)

Louise Grabo (C)
Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Biträdande förvaltningschefen Philip Hall, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Anton Hermansson, Lena Lien, nämndsekreteraren Fabian Lind, personalföreträdare Lars-Gunnar Brundin §§ 1-14 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund.

§ 31**Avtal för vinterväghållning och gaturenhållning
av Södra innerstaden. Upphandlingsbeslut**

Dnr T2025-04131

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V):

1. Trafiknämnden godkänner upphandlingsbeslut gällande avtal för vinterväghållning och gaturenhållning av Södra innerstaden.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att utreda hur kommande upphandlingar för områden i söderort kan få kortare avtalsperioder, förslagsvis tre år med option på förlängning om ett år i som högst fyra förlängningsperioder.
3. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att i samarbete med stadsledningskontoret utreda förutsättningarna för att bedriva en viss del av vinterväghållningen i egen regi.
4. Trafiknämnden anför i övrigt följande:

Arbetet med att utveckla och förbättra stadens möjlighet att styra, följa upp och säkerställa hur trafikkontoret upprätthåller sitt ansvar som väghållare, med skötsel och renhållning av stads- och gatumiljön i Stockholm stad, är en prioriterad fråga för majoriteten. Målet är att vinterväghållningen och barmarksrenhållningen ska hålla en jämn kvalitet i hela staden, samtidigt som den ska vara kostnadseffektiv och miljövänlig, och erbjuda medborgarna en trygg, attraktiv och levande stad med god framkomlighet och hög tillgänglighet året om. Erfarenheterna från upphandlingar har dock visat att de avtalade leverantörerna inte alltid har levererat ett acceptabelt resultat.

Inför varje ny upphandling utvärderas erfarenheter från tidigare avtalsmodeller, inte minst sådant som förmodas ha lett till bristande utförande. De nya avtalen omfattar en mervärdesmodell som premierar organisationer som kan säkerställa resurser i form av personal och maskiner, och som arbetar proaktivt med egenkontroller. I och med de nya upphandlingsavtalen föreslås också större avtalsområden som ger entreprenören bättre möjligheter att omlokalisera resurser, vilket tidigare har varit ett problem. De nya avtalen kommer

dessutom ha mer enhetliga startkriterier för snöröjning och vara tydligare vad som gäller vid mer extrema vädersituationer. En ny modell för avvikelshantering kommer också att ge kontoret bättre verktyg för att hantera avvikelser och ha större möjlighet att kunna säkerställa att brister inte återupprepas.

Trafikkontoret ansvarar för vinterväghållning av Stockholms gator och torg. Arbetet sker enligt en prioriteringsordning som syftar till att börja med de gator som är viktigast för flest människor samt för utryckningsfordon och andra samhällsviktiga funktioner. Det innebär att Trafikkontorets entreprenörer först snöröjer och halkbekämpar trafikleder, bussgator och högratifierade huvudgator, inklusive gång- och cykelbanor.

Vid sidan av Trafikkontorets verksamhet finns ett stort antal avtal för vinterväghållning i andra delar av Stockholms stads organisation, bland annat för att röja stadsdelarnas parkvägar, de kommunala bostadsbolagens ytor samt skolgårdar och idrottsplatser. Dessa ingår inte i Trafikkontorets prioriteringsordning. Oavsett hur stora behov det finns av att exempelvis snöröja ett promenadstråk till och från en tunnelbanestation är de fordon som ligger utanför Trafikkontorets avtal idag reserverade för att röja på andra platser. Det är ett ineffektivt sätt att använda stadens samlade resurser. Därför har majoriteten gett stadsledningskontoret i uppdrag att i samråd med berörda nämnder och bolag analysera de kontraktuella förutsättningarna för att samordna stadens befintliga resurser bättre.

Den senaste vintern har allvarligt skadat förtroendet för en vinterväghållning som helt bedrivs av upphandlade entreprenörer. I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafikinämnden i uppdrag att utreda möjligheten att ta över någon av nämndens upphandlade driftverksamheter i egen regi, exempelvis snöröjningen. Trafikkontoret konstaterade att vinterväghållning och halkbekämpning i egen regi skulle kräva en stor organisation med fluktuerande arbetsbörda samt innebära en investeringskostnad som inte skulle vara lönsam för staden. Att återta hela verksamheten i egen regi bedömdes därmed inte vara motiverat.

Det finns emellertid en stor spännvidd mellan att återta stadens samlade snöröjning i egen regi och att börja bedriva en del av uppdraget i egen regi. En tänkbar lösning skulle kunna vara att införa någon form av kommunal spetsstyrka, i

syfte att höja stadens beredskap vid extrema snöfall. Därför ger vi trafikkontoret i uppdrag att i samarbete med stadsledningskontoret utreda förutsättningarna för att bedriva en viss del av vinterväghållningen i egen regi. En sådan utredning behöver svara på vilken del av snöröjningen som skulle lämpa sig bäst i egen regi, vad en förändrad organisation skulle kosta och hur en sådan verksamhet skulle förhålla sig till befintliga avtal i stadens nämnder och bolag.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Robert Westerlund (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 december 2025.
Kontoret föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna upphandling av avtal för vinterväghållning och barmarksrenhållning av södra innerstaden till ett belopp om 665 miljoner kronor samt ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen och teckna avtal inom ramen för beslutet.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att avslå kontorets förslag till avtal för vinterväghållning och gaturenhållning.
 - b. Att en avtalscontroller tillsätts med ansvar i enlighet med vårt förslag.
 - c. Att därutöver anföra följande:

Det nya avtalet för vinterväghållning och gaturenhållning tas med stadens havererade snöröjning i januari 2026 färskt i minnet. Utryckningsfordon som inte kunde komma fram i snön, hundratals inställda bussar, tusentals inkomna anmälningar som fick stängas ner när trycket på trafikkontoret ansågs för högt, äldre och funktionsnedsatta som under veckors tid mer eller mindre satt i husarrest för att det inte gick att ta sig fram på Stockholms gator. Stockholmarna var med all rätt både chockade och besvikna – i en storstad som Stockholm med återkommande vintrar måste snöröjningen fungera bättre.

För oss är inte detta bara en fråga om praktiska hinder, utan även en fråga om jämlikhet och lika förutsättningar. Alla i samhället ska ha lika möjligheter att delta i samhällslivet, oavsett fysiska förutsättningar, och en bristfällig snöröjning underminerar denna grundläggande princip.

Det nya avtalet tar inte utvärderingar av tidigare modeller i tillräcklig beaktning. Effekterna från andra nya avtal är ännu inte kända och kaoset från januari 2026 utvärderas gissningsvis fortfarande. Vidare ställer vi oss kritiska till ersättningsmodellen och de operativa riskerna i kontraktet. Om ersättningen till stor del baseras på fasta priser riskerar det skapa svaga incitament för entreprenören att snabbt mobilisera tillräckliga resurser vid kraftiga snöfall eller andra extrema väderhändelser. Detta kan i sin tur påverka kvaliteten och beredskapen i vinterväghållningen. Samtidigt innebär det stora kontraktsvärdet att en betydande del av verksamheten koncentreras till en enda entreprenör. Det kan skapa systemrisk, eftersom brister i leveransen då får konsekvenser för stora delar av området samtidigt och gör det svårare att snabbt ersätta leverantören under avtalsperioden.

Vi hade vidare önskat tydligare skrivningar för att säkerställa kvalitet, utförande och ansvarsutkrävande för de många underentreprenörer som troligtvis lär vara involverade. Särskilt eftersom erfarenheterna visar på att en komplex stadsmiljö som innerstaden ställer höga logistiska krav på samordning. De täta gatorna, begränsade utrymmena och behovet av snötransporter ställer höga krav på organisation och resurser. Om upphandlingen inte fullt ut tar höjd för dessa praktiska svårigheter finns en risk att problemen från tidigare snöoväder fortsätter och att det

också framgent blir svårt att kräva förändring och bättre kvalitet.

I ett läge när snöröjningen bara för några veckor sedan var under all kritik, ställer vi oss också frågande till varför trafikkontoret prioriterar att införa nya krav som inte är kopplade till förbättrad kvalitet. Att entreprenörerna dessutom ska kunna säkerställa att snöröjning av gång- och cykelbana normalt ska ske med elektrifierade maskiner från avtalsstart, är enligt vår mening en felprioritering. Kontorets egen risk- och konsekvensanalys visar på risk för högre kostnad till följd av krav på elektrifiering samt osäkerheten det innebär att fordon i ett pågående snöoväder behöver sluta snöröja för att hinna ladda. Vi menar att det är en felprioritering att införa dessa krav i ett läge när många stockholmare fortfarande hämtar sig efter snökaoset och när anbuden redan är begränsade.

Vidare behöver stadens kontakt och information till stockholmarna i samband med snöoväder förbättras. Det handlar dels om att hitta en rutin för att bilister inte ska tvingas ut för att flytta bilen när vädervarningar råder stockholmarna att avstå resor, dels att kontorets misslyckande där 10 000 inkomna ärenden via Tyck Till inte hanterades. Stockholmarna ska kunna räkna med att deras stad fungerar även vintertid.

Slutligen, för att undvika de problem med ökade kostnader och negativa effekter på stadens ekonomi på grund av ingångna avtal, behöver alla nya avtal ska granskas av särskilda avtalscontrollers. Dessa ska säkerställa att avtalen både är ekonomiskt gynnsamma och att entreprenörens arbete håller hög kvalitet. Genom att arbeta med avtalscontrollers anser vi att staden proaktivt kan säkerställa att den inte drabbas av negativa ekonomiska konsekvenser liknande de vi fått erfara.

- 3) Robert Westerlund (SD) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag, samt därutöver anföra följande:

Tjänsteutlåtandet visar tydligt att snöfallet i januari blottade stora brister i stadens vinterberedskap. Trafikkontoret konstaterar att snöröjningen vid osedvanligt stora snöfall måste riktas mot de högst prioriterade vägnäten för att säkra samhällsviktiga funktioner och att kapacitet samt krisorganisation behöver väga tyngre i kommande

upphandlingar. Det här är en linje som Sverigedemokraterna i Stockholm har drivit, det vill säga att snöröjningen ska prioritera framkomlighet och samhällsviktiga funktioner framför en ordning där cykeltrafik ges alltför hög prioritet även under kraftiga snöförhållanden. Den Sverigedemokratiska inriktningen ligger väl i linje med de brister som framkommit efter vinterns snökaos och med behovet av att säkra tillgängligheten för äldre, personer med funktionsnedsättning, färdtjänst, kollektivtrafik och biltrafik.

Stockholm behöver en snöröjning som fungerar, inte klimatmarkeringar som riskerar att försämra beredskapen när vädret slår om. När trafikkontoret varnar för laddproblem, ökade kostnader och färre entreprenörer är det oansvarigt att låta elektrifieringskrav gå före framkomlighet. Samhällsviktig infrastruktur ska bygga på teknikval som säkerställer maximal driftsäkerhet, kontinuitet och leveransförmåga under krävande förhållanden. Mot den bakgrunden ska elektrifiering inte vara en del av upphandlingsunderlaget.

Det är därför inte tillräckligt att endast godkänna upphandlingen i dess nuvarande form. Nämnden bör också ge ett tydligt politiskt uppdrag om att kravställningen ska utformas så att vinterväghållningen bättre svarar mot stadens kärnuppdrag: att människor ska kunna ta sig till vård, omsorg, arbete och samhällsviktiga funktioner även vid svåra väderförhållanden.

- 4) Svante Linusson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

Centerpartiet ser med oro på de problem som omgärdat stadens vinterväghållning och som blivit synnerligen påtagliga under den gångna säsongen. Stockholm ska kunna vara en stad med fyra årstider, där förorenad snö samtidigt inte dumpas i våra finaste vatten och där medborgarnas inkomna synpunkter på snöröjningen rakt upp och ner kasseras. Inför den nya upphandlingen ser vi ett antal områden där skarpare krav behöver ställas.

Grusupptagningen på våren behöver tidigareläggas för att minska mängden damm i luften, och hindra trafikfarliga situationer där gruset utgör en halkrisk för såväl gående som cyklist. Starttiden för borttagning bör inrymma större flexibilitet med hänsyn till prognosierad väderlek. För att

Stockholm ska kunna bli en cykelstad i världsklass behöver grus som halkbekämpningsmetod på cykelbanor fasas ut helt till förmån för sopsaltning eller andra metoder. Dessutom har inte isbildningen som uppstått av smältvatten hanterats på ett tillfredsställande sätt – ofta lämnas isiga partier obehandlade även om skottning har skett efter ett nytt snöfall.

Vidare behöver den data som entreprenörerna samlar in delas till fullo med staden, vad gäller utfört arbete, hanterade sträckor och tidpunkt för detta. Centerpartiet har föreslagit att öppna data rörande bland annat vinterväghållningen ska delas med medborgarna, så att man enkelt kan planera sin färdväg. Dessa frågor behöver hanteras i upphandlingsprocessen för att staden framöver ska kunna ta fram sådana verktyg.

- 5) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V).

Särskilt uttalande:

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Få frågor har fått så stor uppmärksamhet i Stockholm den senaste tiden som stadens hantering av snöröjning vintern 2026. Den gångna vintern har tydligt visat både kapacitetsbrister och strukturella problem i hur staden planerar, styr och följer upp entreprenörer. För många stockholmare, särskilt äldre och personer med funktionsnedsättning, avgör stadens vinterväghållning om vardagen över huvud taget är möjlig. När gångbanor och trottoarer inte är plogade eller halkbekämpade blir det vardagliga aktiviteter som att handla, ta sig till vårdcentralen eller nå kollektivtrafiken förenat med stora risker. Vintern 2026 illustrerade med all tydlighet hur bristande resurser, otillräcklig flexibilitet i avtalen och svårigheter att styra entreprenörernas insatser kan få direkta konsekvenser för människors trygghet, hälsa och självständighet.

Särskilt allvarligt är att det är gångtrafikanterna som drabbas hårdast. I flera delar av staden var gångbanor och

övergångsställen oplogade eller täckta av is under längre perioder, samtidigt som cykelbanor i samma stråk var framkomliga. Även om gående kan använda cykelvägar skickar det en tydlig signal om att gående inte prioriteras, och många drar sig för att göra det av rädsla. Detta tydliggör hur viktigt det är att prioriteringar i praktiken återspeglar behoven hos de mest sårbara grupperna. Om cykeldelen prioriteras på gemensamma stråk, medan gångdelen lämnas oskyddad, riskerar äldre och personer med funktionsnedsättning att systematiskt trängas undan och begränsas i sin rörlighet. Det offentliga rummet måste vara tillgängligt för alla, även under extrema väderförhållanden, och detta är en grundläggande fråga om frihet och självständighet i vardagen.

Vintern 2026 visar också att dagens upphandlingsmodell och avtalsstruktur har begränsad flexibilitet. Liberalerna ser positivt på större avtalsområden, eftersom de kan ge entreprenörerna bättre möjligheter att planera resurser och bemanning. Samtidigt är marknaden för gatudrift begränsad, vilket ställer krav på att upphandlingarna skapar incitament för entreprenörerna att bygga upp en organisation med marginaler för personal och maskiner vid extra hårda vinterförhållanden. Erfarenheterna pekar på att detta måste bli en central del av upphandlingskraven, inklusive tydliga ersättningsmodeller som premierar kapacitet att förstärka resurser vid vädervarningar. Ökad kravställning vid lägen då vädervarningar utfärdas är särskilt viktig, eftersom det kan minska ställtiden när snön väl börjar falla.

En effektiv uppföljning av avtalen är också avgörande, särskilt vid extremväder, där digitala verktyg kan användas för att övervaka insatser. Detta fungerar inte bara som kontroll, utan hjälper även entreprenörerna att planera bättre.

Liberalerna menar att upphandlingarna måste utformas med en tydlig prioritering för gångtrafikanter, med särskilt fokus på äldre och personer med funktionsnedsättning. Det handlar inte enbart om att ställa krav på teknisk kapacitet eller maskinpark, utan också om att säkerställa att entreprenörer har effektiva krisplaner, resurser för flexibilitet och tydliga instruktioner för prioritering av gångstråk. Det är också nödvändigt att kommunen har effektiva rutiner för uppföljning och kontroll, så att brister kan åtgärdas omedelbart och inte först efter vintern.

Sammanfattningsvis är Liberalerna övertygade om att Stockholms vinterväghållning måste utvecklas både

strategiskt och operativt. Stadens avtal och upphandlingar ska ge entreprenörerna starka incitament att planera och bemanna för tuffa vintrar, prioritera de mest utsatta gångtrafikanterna och säkerställa att hela det offentliga rummet är tillgängligt. Detta är inte en fråga om ekonomi eller teknik i första hand, utan om frihet, trygghet och jämlikhet i vardagen. Erfarenheterna från vintern 2026 visar tydligt att det är brådskande att säkerställa att staden kan leverera på dessa grundläggande uppgifter, året om och oavsett väder.

Vid protokollet

Fabian Lind