Trafikregionråd
Jakop Dalunde

INTERPELLATIONSSVAR
2026-04-30

RS 2026-0363

Svar på interpellation 2026:16 av Anna Malm Kelfve (M) om hur mer kan bli mindre

Anna Malm Kelfve har i interpellationen ställt följande frågor:

1. Hur förklarar trafikregionrådet att anslagen till kollektivtrafiken har ökat med cirka 50 procent, samtidigt som utbudet minskat med omkring 640 000 avgångar?

2. Anser trafikregionrådet att dagens nivå på biljettpriserna står i rimlig proportion till den kvalitet och tillgänglighet som erbjuds resenärerna?

3. Hur ser trafikregionrådet på de låga nivåerna av kundnöjdhet och förtroende, och vilka konkreta åtgärder avser styret vidta för att vända utvecklingen?

4. Vilka prioriteringar menar trafikregionrådet har varit avgörande för att resurser i så hög grad inte omsatts i ökad trafik och bättre tillförlitlighet?

5. Delar trafikregionrådet uppfattningen att minskat utbud och försämrad tillförlitlighet riskerar att hämma regionens tillväxt och försämra vår arbetsmarknad?

6. Kan trafikregionrådet ge ett tydligt besked till stockholmarna: har de under denna mandatperiod att få mer trafik för pengarna, eller mindre?

Som svar vill jag anföra följande:

Region Stockholm hade 2023 ett budgetunderskott på 3,5 miljarder kronor. När böckerna stängdes för 2025 gjorde Regionen överskott i miljardklassen. Det är inte utan ansträngning vi i Mittenkoalitionen har gjort den ekonomiska resan, från ett stort underskott efter pandemin till ett överskott och en långsiktigt hållbar ekonomi. Vi har använt de verktyg som står oss till buds för att med en balanserad lösning förbättra Trafiknämndens ekonomi, såväl som regionens i stort.

Det ekonomiska läget under mandatperioden har tvingat oss att göra anpassningar av trafiken. Att trafiken skulle ha 640 000 färre avgångar 2025 jämfört med 2022 stämmer inte. Enligt Trafikförvaltningen handlar det om runt 440 000 avgångar, eller ca 3,6 procent av kollektivtrafiken

mätt i avgångar. Det ska ställas mot att resandet under pandemin minskade med cirka 18 procent.

Det minskade resandet sedan pandemin har inneburit minskade intäkter. Därtill har det ekonomiska läget inneburit ett stort kostnadstryck på Trafiknämndens utgifter. Inflationen mätt som KPI har under perioden januari 2022 till januari 2026 utvecklats med ungefär 20 procent. Räntekostnader, vilket inte ingår i KPI-måttet på inflation, har ökat med en stigande ränta.

En hög investeringstakt och ibruktagande av anläggningar inom kollektivtrafiken har inneburit att avskrivningarna har ökat. Fler driftsatta investeringar innebär också att resultkravet har höjts. Slutligen byggdes det under tidigare pendeltågsavtal upp en underhållsskuld, vilket var en starkt bidragande orsak till pendeltågets svaga trafikleverans. Inom nuvarande avtal har vi tagit tag i problemet och detta har bidragit till pendeltågets goda funktion och dess högsta resenärsnöjdhet sedan 2022.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att ett flertal faktorer har bidragit till ett stort behov av att öka anslagen till Trafiknämnden för att värna den verksamhet vi bedriver. Det är den ekonomiska giv som har gällt denna mandatperiod och den har två grundorsaker: en pandemi och ett krig i vårt närområde.

Denna situation har krävt att vi värnar befintlig verksamhet i största möjliga mån, inklusive att höja anslag till detta. Situationen har inte förrän nyligen medgivit några nya satsningar på utökad trafik. Det har vi agerat på och inför under 2025 och 2026 100 000 nya avgångar i kollektivtrafiken.

Min bestämda uppfattning är att Mittenkoalitionen på ett ansvarsfullt sätt och med fast hand lotsat regionen genom en av dess värsta ekonomiska kriser någonsin. Vi har tagit ansvar och står nu stärkta inför framtiden - redo att satsa på framtidens kollektivtrafik.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm, den 30 april.

Jakop Dalunde