Trafikregionrådet
Jakop Dalunde (MP)

INTERPELLATIONSSVAR
2026-03-19

RS 2026-0207

Svar på interpellation 2026:8 av Karl Henriksson (KD) om vem det är som styr över kollektivtrafiken i Stockholms Län

Karl Henriksson har i interpellationen ställt följande frågor:

1. Erkänner regionrådet att de beslut som fattats av partikollegorna ix Stockholms stad ger konsekvenser för framkomligheten på Sveavägen? Exempelvis genom bristande snöröjning och kraftigt breddade cykelbanor på Sveavägen vilket Miljöpartiet infört på bekostnad av två av fyra körfält mellan Odengatan och Kungsgatan.

2. Har eller avser regionrådet ta kontakt med partikollegorna i Stockholms stad för dialog om möjliga åtgärder som kan förbättra framkomligheten på Sveavägen så att linjerna kan återgå till normal trafik?

3. Hur anser regionrådet att resenärerna ska kompenseras till följd av indragen buss 57 samt inställda turer på linjerna 515 och 516? Inte minst resande till och från hållplatserna Sveaplan, Norrtull och Haga södra som i hög grad påverkas av de inställda turerna.

Som svar vill jag anföra följande:

Region Stockholms kollektivtrafik ska vara i världsklass. Framkomligheten för bussar är en prioriterad fråga för att upprätthålla en god kollektivtrafik och något som både vi i Regionen, Stockholms stad och övriga kommuner behöver ha fokus på för att förbättra kollektivtrafiken.

Keolis, som är operatör för busstrafiken i det aktuella avtalsområdet, har på eget initiativ begränsat trafiken på linjerna 515 och 516 med hänvisning till begränsad framkomlighet på E4:an, Frösundaleden och Sveavägen. Operatören har inte kunnat presentera några tillfredsställande underlag för att stödja sina påståenden om utmaningar med framkomligheten.

Agerandet utgör enligt Trafikförvaltningens bedömning ett tydligt avtalsbrott och SL innehåller därför utbetalningar i enlighet med avtalet. Därtill har operatören ålagts att betala viten som kan komma att höjas om de inte får avsedd effekt. Som trafikregionråd anser jag att Keolis agerande är oacceptabelt och förutsätter att trafiken återgår till det normala så snart som möjligt.
Snösituationen har under den gångna vintern varit utmanande för kollektivtrafiken. Snöröjningen i ett flertal kommuner har från Regionens

perspektiv lämnat en hel del att önska och lett till betydande störningar i vår trafik. Trafikborgarrådet har själv konstaterat att det finns anledning att se över hur snöröjningen är organiserad framöver. Även spårtrafiken drabbades av vintervädret då Trafikverket beslutade att pendeltågen behövde gå i reducerad trafik.

På Sveavägen breddar Stockholms stad cykelbanorna genom att minska antalet körfält i vardera riktning från ett till två, mellan Mäster Samuelsgatan och Odengatan. På den sträckan har SL en buss, med nummer 516. Den trafikerar på vardagar, med 17 avgångar under morgonen och trafikerar två hållplatser på den sträcka där cykelbanorna breddas. Samtliga hållplatser och reglerplatsen för buss blir kvar.

Cykelinfrastrukturen på Sveavägen är enligt Stockholms stad bristfällig, med exempelvis smala cykelbanor, omedelbar närhet till fasta hinder såsom träd samt cykelbanor och cykelfält som plötsligt upphör och där cykeltrafiken hänvisas till körbanan. Detta bedöms vidare innebära att det är otryggt att cykla, och att framkomligheten för cykeltrafiken är låg. Trafikförvaltningen konstaterar i sitt yttrande över de föreslagna åtgärderna på Sveavägen att bättre cykelinfrastruktur och fler cyklister på sikt leder till förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm, den 19 mars 2026

Jakop Dalunde