Trafikregionråd
Jakop Dalunde (MP)

INTERPELLATIONSSVAR
2026-06-04

RS 2026-0522

Svar på interpellation 2026:40 av Anna Malm Kelfve (M) om kollektivtrafik som blivit mindre, sämre och dyrare

Anna Malm Kelfve har i interpellationen ställt följande frågor:

1. Är regionrådet nöjt med kollektivtrafikens utveckling under mandatperioden?
2. Anser regionrådet att stockholmarna i dag får en bättre eller sämre kollektivtrafik än 2022?
3. Hur förklarar regionrådet att Stockholm har sämre återhämtning än jämförbara nordiska städer, trots liknande förutsättningar?
4. Vilket konkret ansvar tar trafikregionrådet för de neddragningar som genomförts och de effekter dessa haft på resenärer och arbetsmarknad?
5. Är beskedet till stockholmarna att ytterligare fyra år med nuvarande styre innebär fortsatt minskat utbud, lägre tillförlitlighet och högre kostnader?
6. Står regionrådet fast vid att en låg taxa är viktigare än ett högt trafikutbud och god tillförlitlighet?

Som svar vill jag anföra följande:

Mittenkoalitionen är inte färdig med arbetet att utveckla kollektivtrafiken. Den kan bli mer jämlik, tillgänglig, pålitlig och effektiv än vad den är i dag. Samtidigt går utvecklingen i rätt riktning. Inte minst gäller det pendeltågstrafiken, där situationen i dag är betydligt mer stabil än under 2022.

Det avgörande måttet på kollektivtrafikens kvalitet är ytterst resenärernas upplevelse. Där syns nu flera glädjande, positiva signaler. Tryggheten i kollektivtrafiken har nått historiska rekordnivåer, pålitligheten ökar och den generella nöjdheten går tydligt uppåt. Förra månaden visade samtliga trafikslag i regionen positiva och stabila trender. Andelen resenärer som är mycket nöjda, och ger kollektivtrafiken minst 9 av 10 i betyg, ökar kraftigt och är tillbaka på nivåer som fanns före pandemin.

Det har också genomförts konkreta förbättringar i trafiken. En ny stombusslinje har införts i innerstaden och är idag den stombuss med högst kapacitet i rusningstid. Linjen har också fått ett mycket positivt mottagande av resenärerna. Därutöver permanentas anropsstyrd trafik i glesbygd, vilket stärker tillgängligheten i delar av länet där alternativen till kollektivtrafik ofta är färre. Utöver detta har vi historiskt låga nivåer av skadegörelse i kollektivtrafiken.

Interpellanten jämför Stockholm med andra nordiska storstadsregioner. Sådana jämförelser kan vara relevanta, men behöver göras med hänsyn till att förutsättningarna skiljer sig åt. Stockholmsregionen har den högsta andelen hemarbete i hela EU, vilket påverkar resandet i kollektivtrafiken på ett sätt som inte kan bortses från. Det är inte heller ett självändamål att vinna tillbaka resenärer från hemarbete, gång eller cykel. Människor ska kunna välja det färdsätt som passar deras vardag, och gång och cykel är hållbara transportmedel som dessutom har positiva effekter för hälsa, framkomlighet och klimat.

Även infrastrukturella skillnader behöver vägas in. Helsingfors öppnade 25 kilometer ny spårväg 2023. Köpenhamn har ökat sitt kollektiva resande genom en utbyggnad av tunnelbanesystemet som öppnade 2024. På motsvarande sätt är jag övertygad om att vi kommer se liknande – om inte mer – ökat resande i Region Stockholm när bland annat Kistagrenen, Spårväg Syd och den nya tunnelbanan färdigställts.

När det gäller trafikförändringar under mandatperioden behöver de förstås i ljuset av det ekonomiska läge som regionen stod inför. Regionen hade ett samlat underskott på 3,5 miljarder kronor efter flera mandatperioder med moderat styre. Det krävde ansvarstagande och svåra prioriteringar. Skatten justerades, taxan justerades och trafiken justerades något för att skapa förutsättningar för att hantera ekonomin, värna sjukvården efter pandemin och samtidigt bibehålla den trafik som människor är mest beroende av.

De trafikjusteringar som genomfördes motsvarade lite över tre procent av trafiken. Prioriteringen var att i så stor utsträckning som möjligt värna trafik i glesbygd och i områden där endast en kollektivtrafiklinje ofta är det enda realistiska alternativet. Minskningarna gjordes främst i innerstaden, där resandet minskade mest i hela länet, med 30 procent efter pandemin, och där det generellt finns fler alternativa transportmedel än i länets glesare delar.

Beskedet till stockholmarna är vi har satt in 100 000 ytterligare avgångar under 2026 och kommer fortsätta att kraftigt utöka trafiken under nästa mandatperiod. Inriktningen är att fortsätta bygga en kollektivtrafik som håller ihop länet, använder resurserna effektivt och prioriterar de resenärer som är mest beroende av trafiken. Det innebär fortsatt fokus på tillförlitlighet, trygghet och framkomlighet samt på att fullfölja de stora investeringarna i spårtrafik och ny tunnelbana.

Sammanfattningsvis har kollektivtrafiken i Stockholmsregionen hanterat en period präglad av stora ekonomiska och strukturella utmaningar. Samtidigt upplever resenärerna en positiv utveckling i trygghet, nöjdhet och pålitlighet. Regionen har tagit ansvar för ekonomin, prioriterat den trafik som människor är mest beroende av och lagt grunden för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas vidare i takt med att stora spårinvesteringar färdigställs.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 4 juni 2026

Jakop Dalunde