Interpellation
2026-11-17

RS 2026-1110
Interpellation
2026:56

Interpellation av Axel Conradi (M) om när ideologin hamnar i förarsätet

Morgontåget mot den första dagen på ett nytt arbete. Bussen till utbildningen som kan förändra ett liv. Resan hem till dem man längtat efter. Varje dag fylls Stockholms kollektivtrafik av människor på väg mot något som betyder något för just dem. De delar en vagn en stund, men bär på olika drömmar om framtiden.

När avstånden krymper växer människors möjligheter. Fler arbeten blir möjliga att söka och fler platser möjliga att kalla hemma. Företag kan hitta den kompetens de behöver och en växande region kan välkomna nya stockholmare. Så blir det kollektiva resandet en förutsättning för individuell frihet. Bakom regionens tillväxt finns människor som kan förverkliga sina ambitioner därför att de kan ta sig dit de vill.

Den insikten har under årtionden format Stockholms kollektivtrafik. Sedan konkurrensupphandlingarna inleddes på 1990-talet har regionen byggt vidare på en modell där det offentliga tar ansvar för trafiken och ställer krav på dem som utför den. När monopolet i SL-trafiken avskaffades fick vi tio procent mer trafik, samtidigt som kostnaderna minskade med 25 procent. Nya förbindelser och ett större utbud har gjort det möjligt för fler att resa tillsammans.

Stockholm har också varit en av världens främsta kollektivtrafikstäder. Det är resultatet av ett långsiktigt arbete som förpliktigar. Nu riskerar politiskt övermod och klåfingrighet att rasera delar av det som har tagit årtionden att bygga upp.

Ändå går styret nu vidare med att ta över busstrafiken i Sigtuna och Upplands Väsby i egen regi från 2029. För första gången på över tre decennier ska regionen bygga upp en egen bussverksamhet. Beslutet drivs fram trots att förvaltningens egna underlag pekar på högre kostnader och betydande genomföranderisker.

Det handlar inte om att rädda en trafik som har slutat fungera. I underlaget inför beslutet om driftsform 2025 konstaterade trafikförvaltningen att trafiken i området uppnådde de uppställda målen för trafikproduktion, kvalitet och kundnöjdhet. Samtidigt bedöms kostnaden för egen regi preliminärt bli 10–30 procent högre per utbudskilometer än vid upphandlad trafik. Resenärerna

erbjuds alltså en dyrare driftsform utan att styret har visat vilka motsvarande förbättringar de ska få.

Investeringsutgiften för bussar och IT-system beräknas till drygt 1,3 miljarder kronor. Laddinfrastruktur hanteras separat och etableringskostnader som belastar driftbudgeten tillkommer. En uppdaterad bedömning av dessa ska lämnas först inför genomförandebeslutet. Hela investeringen är inte en merkostnad för egen regi, men styret går vidare innan den samlade ekonomiska jämförelsen är färdig.

Förvaltningen bedömer dessutom sannolikheten för försenade fordonsleveranser som hög. Kritiska IT-system riskerar att inte hinna etableras till trafikstart. Reservplanerna omfattar begagnade dieselbussar och manuella rutiner. Förvaltningen bedömer att riskerna kan hanteras, men de visar omfattningen av det ansvar som styret nu tar på sig. Resenärerna får bära konsekvenserna om planerna inte håller.

Varje skattekrona och biljettintäkt som binds upp i en dyrare driftsform begränsar utrymmet att ge stockholmarna fler avgångar och bättre förbindelser. Därför måste styret kunna förklara vilka förbättringar som motiverar merkostnaden, när resultaten ska utvärderas och vad som händer om löftena inte infrias.

För människorna på morgontåget och bussen till utbildningen är det möjligheten att komma fram som gör skillnad. Deras tid, framtidsplaner och förtroende för kollektivtrafiken förtjänar större respekt än att göras till insatser i ett politiskt prestigeprojekt.

Med anledning av ovanstående ställer jag följande frågor till ansvarigt regionråd:

1. Hur stora utgifter har regionen haft för att utreda och förbereda busstrafik i egen regi från och med 2023 till dags dato, hur mycket avser konsulter och hur fördelar sig beloppen per år och huvudsakligt uppdrag?

2. När kommer regionrådet att redovisa en samlad kalkyl för investeringar, etablering och årlig drift samt merkostnaden jämfört med upphandlad trafik med likvärdiga krav?

3. Vilka konkreta förbättringar anser regionrådet motiverar den bedömda merkostnaden för egen regi?

Interpellation
2026-11-17

4. Kommer verksamheten i egen regi att bedrivas med öppna böcker, där samtliga kostnader – inklusive centrala stödfunktioner, interna tjänster och kapitalkostnader – särredovisas och löpande jämförs med upphandlad trafik på likvärdiga villkor?

5. Vilka mätbara kriterier och jämförelseunderlag ska fastställas före trafikstart för att utvärdera kostnader, trafikkvalitet och de nyttor som anges i partiöverenskommelsen, och hur ska utvärderingens oberoende säkerställas?

6. När ska utvärderingen vara färdig och redovisas för regionfullmäktige, och kommer det att ske före valet 2030?

7. Vilka åtgärder kommer ansvarigt regionråd att vidta för att garantera att trafiken, och därmed resenärerna, inte drabbas vid övergången till den nya lösningen?

8. Kan regionrådet garantera att inga andra trafikområden eller trafikslag utsätts för motsvarande förändring innan den här förändringen har genomförts och utvärderats?

9. Om det vid utvärderingen framkommer att den föreslagna förändringen blir dyrare – kommer regionrådet då att utesluta fler övertaganden i egen regi?

10. Är regionrådet berett att återgå till upphandlad trafik om utvärderingen visar att nyttorna inte motsvarar merkostnaden?

Axel Conradi
Moderaterna