



## Interpellation från Nanna Wikholm angående nedskärningar i pendeltågstrafiken

Att se till att arbetspendlarnas vardag fungerar är centralt för att öka tillväxten och säkerställa en rörlig arbetsmarknad. När pendeltågstrafiken fungerar illa hindrar det människor från att bo och jobba i hela länet. Pendeltågstrafiken har dessvärre varit SL:s sorgebarn med återkommande störningar och betydligt lägre kundnöjdhet än övrig kollektivtrafik.

I Alliansens slutgiltiga budget för Trafiknämndens verksamheter lämnar fler frågor än svar på hur verksamheten ska bedrivas under 2015. Att panikbesparingar i trafiken ska genomföras står klart men hur detta ska fördelas mellan trafikslagen och i vilken omfattning framgår inte. Våren är nu kommen och första kvartalet har snart passerat utan att vare sig allmänheten eller ledamöterna i landstingsfullmäktige fått information om vilken trafik som egentligen ska dras in. Ju senare på året nedskärningarna ska ske, desto grövre ingrepp i turlistorna behövs för att täcka den styrande minoritetens hål i budgeten.

På trafiknämnden den 29 april 2014, dvs. innan valet utlovade Alliansen i en skrivelse utvecklad pendeltågstrafik och gav bland annat Trafikförvaltningen i uppdrag att utreda nattrafik. I skrivelsen skrev Alliansen följande angående pendeltågstrafiken: "Vi möte[r] nya utmaningar när Stockholm växer, med ordning och reda i ekonomin har vi möjlighet att satsa för framtiden." Hur blev satsningarna på framtiden till nedskärningar i pendeltågstrafiken? Ekvationen går inte ihop. Nedskärningar i spårtrafik i en tillväxtregion som Stockholm borde egentligen vara en ekonomisk omöjlighet. Slutsatsen är att det varit allt annat än ordning i SL:s ekonomi de senaste 8 åren eftersom Alliansen nu avser att skära i pendeltågstrafiken. Vi kan inte tolka detta på annat sätt än att Alliansen försökte dölja SL:s ekonomiska situation under valrörelsen och att allmänheten därmed blev förda bakom ljuset.

Socialdemokraterna har tidigare begärt att trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons preciserar vilka nedskärningar som planeras, men utan svar vilket är mycket olyckligt. Nu kommer i stället informationen från annat håll. Enligt det brev som nu skickats till flera kommuner från trafikförvaltningen planeras obemannade sekundäruppgångar, att betalvärdar sägs upp och att turer i pendeltågstrafiken kommer att dras in. Hur immar det med Kristoffer Tamsons stora ord om intäktssäkring? Som landstingsråd och 2:e vice ordförande i trafiknämnden är det naturligt att personal, oroliga medborgare och andra aktörer vänder sig till mig med frågor. Men det enda svaret jag har kunnat ge är att den styrande minoriteten fortfarande inte givit något besked om vilka nedskärningar som väntar.



Hösten 2017 öppnar Citybanan, ett av landets största infrastrukturprojekt som avlastar dagens tågspår och möjliggör utökad trafikering för pendeltåget. Ett viktigt tillskott till den växande Stockholmsregionen. Citybanans öppnande är också en viktig planeringsförutsättning i upphandlingen av pendeltågstrafiken som inom kort kommer att påbörjas. En utökad trafik möjliggör fler bostäder men kommer också kräva mer resurser. Vi behöver mer depåkapacitet, mer utbildad personal både på och kring tågen. Att i det läget lägga besparingar på pendeltågstrafiken bara två år innan start framstår som kontraproduktivt eftersom det riskerar att både minska resandet och därmed biljettintäkterna samt dessutom innebära att viktig kompetens går förlorad. Det strategiska vore i stället att möjliggöra för tågoperatören att redan nu börja förbereda för en utökad trafik.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga det ansvariga trafiklandslandstingsrådet Kristoffer Tamsons;

- Hur stora besparingar ska göras i pendeltågstrafiken under 2015 och hur ska de förläggas?
- Vilka blir konsekvenserna för arbetespendlingen i regionen?
- Hur rimmar obemannade sekundäruppgångar med landstingsrådet taktik om ökad intäktssäkring?
- Anser trafiklandstingsrådet att det är strategiskt att minska trafikutbudet och kanske förlora viktiga tåglägen två år innan Citybanans öppnande?
- Hur lönsamma är egentligen besparingar i pendeltågstrafik då investeringen i infrastrukturen (tåg, spår, depå) mm. redan är gjord och kapitalkostnaderna därmed kvarstår?

Stockholm den 12 mars 2015

Nanna Wikholm (S)