

## Svar på interpellation 2015:15 av Nanna Wikholm (S) om nedskärningar i pendeltågstrafiken

Nanna Wikholm (S) har ställt följande frågor till mig:

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

Som svar vill jag anföra följande:

Problemen i pendeltågstrafiken har tilltagit. Inte sällan möts stockholmarna på väg till jobbet av besked om inställda tåg och tidningsrubriker om kaos i deras kollektivtrafik. I praktiken innebär det svårigheter i vardagen för människor i hela Stockholmsregionen. När det just här inträffar olyckor eller på annat sätt uppstår störningar i järnvägssystemet påverkas dessutom fler människor än i någon annan del av landet, därutöver ofta med följdverkningar för tågtrafiken långt utanför Stockholms läns gränser. Ytterst är detta regeringens ansvar.

I siffror handlar det om över 300 000 resor i pendeltågstrafiken varje dag. Det innebär att det på två dagar reser lika många människor med pendeltågstrafiken i Stockholm som det görs med Norrlandståg under ett helt år. Det görs över sex gånger fler pendeltågsresor i Stockholm än med Västtrafiks pendeltåg i Göteborgsområdet.

Kundnöjdheten med tidhållningen i pendeltågstrafiken har under april månad rasat med hela 22 procentenheter. Det är det största förtroenderaset för järnvägen som vi kan överblicka. Detta kopplat till vad Trafikverket själva förklarar med omfattande störningar i statliga anläggningar i och omkring Stockholm. Detta är helt oacceptabelt. Särskilt mot bakgrund av att Stockholms läns landsting storsatsar på att pendeltågstrafiken ska fungera bättre, med nya tåg, signalsystem och öppnandet av citybanan som några exempel i raden av viktiga åtgärder.

Till det ska läggas att Stockholms läns landsting betalar 160 miljoner kronor årligen i avgifter till Trafikverket för att i slutändan tvingas ställa in tåg på grund av trasiga spår, nedrivna

kontaktledningar och misskött underhåll. Samtidigt som vi inte kan vara säkra på att resenärerna av Trafikverket får relevant och tillförlitlig information.

För att möjliggöra den stora satsningen på citybanans öppnande och ta höjd för den största utbyggnaden av tunnelbanan på 40 år måste landstinget vidta åtgärder för att dämpa den höga kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken. Vad som av Socialdemokraterna beskrivs som nedskärningar handlar om att ta ansvar för ekonomin så att panikåtgärder kan undvikas. I konkreta åtgärder handlar det om att se över administration och kostnader för konsulter. Om hur vi arbetar med att köpa trafik, genomföra investeringar och hur vi arbetar med drift och underhåll. Men även om att föra en diskussion om hur intäkterna kan stärkas, både vad gäller framtida biljettpriser, reklamintäkter och förstärkta åtgärderna mot fusk och tjuvåkning.

Som ett led i detta ses kostnaderna för pendeltågstrafiken över, det samma gäller för tunnelbanan, lokalbanorna och busstrafiken. Effektiviseringar och omprioriteringar inom pendeltågstrafiken inklusive icke trafikpåverkande insatser uppgår till 27 miljoner kronor under 2015. Detta motsvarar 0,2 procent av budget för köpt landtrafik under 2015.

Det noteras att Socialdemokraterna ingenting vill göra för att dämpa kostnadsutvecklingen och på så sätt fly det politiska ansvaret för en ekonomi i balans. När Socialdemokraterna istället vill skjuta problemen på framtiden och lova ännu mer kollektivtrafik till ett ännu lägre biljettpris blir de svaret skyldiga om hur mycket de tänker höja skatten för att finansieringen ska gå ihop.

Vad gäller frågan om tåglägestilldelning kan konstateras att det är en årlig prövning som Trafikverket har att göra enligt av regeringen fastställda regler och principer. Jag förutsätter att ansvarig minister, Anna Johansson (S) säkerställer att den processen sker professionellt.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Kristoffer Tamsons