

Svar på interpellation 2017:1374 av Susanne Lund (S) om ökat missnöje med trängseln i kollektivtrafiken

Susanne Lund (S) har ställt följande frågor till mig:

1. Vad anser ditt parti är orsaken till att missnöjet med trängseln är så stort?
2. Anser du att de åtgärder ditt parti hittills genomfört för att minska trängseln har haft god effekt på missnöjet?
3. Vad tycker ditt parti är en rimlig målsättning för nöjdheten med trängseln är?

Som svar vill jag anföra följande:

Stockholmsregionen växer snabbt, varje dag med motsvarande två fullsatta SL-bussar. Till år 2050 beräknas Stockholms län ha vuxit med 50 procent och totalt beräknas då 3,4 miljoner människor vara boende i länet. Att vårt län växer och utvecklas är något positivt, men bidrar också till att vår kollektivtrafik behöver utvecklas för att möta utmaningen.

Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen åtnjuter i dag generellt sett höga nöjdhetstal. Sett över en längre tid kan också konstateras av resenärerna är långt mer nöjda med trafiken i dag än vid den svunna tid interpellanten förefaller framhålla med längtan. Samtidigt saknas inte utmaningar. Järnvägens skick påverkar ofta såväl upplevelsen som utfallet av pendeltågstrafiken till det sämre. Busstrafiken plågas många gånger av trängsel och dålig framkomlighet. I tunnelbanan ser vi hur ett rättsväsende på reträtt riskerar skapa grogrund för en växande otrygghet som bärs inte minst av kvinnliga resenärer. Detta för att ta tre exempel.

Ser vi till frågan om trängsel så är det en utmaning bland många, men tillsammans med framkomligheten, en likväl viktig fråga att adressera. Här kan konstateras att den upplevda trängseln på buss ligger på ungefär på samma nivå som trängseln på våra pendeltåg och tunnelbanor. Detta enligt trafikförvaltningens mätningar. Nöjdast med trängselsituationen uppger resenärerna att de är på våra lokalbanor.

Trängsel och framkomlighet är två utmaningar som går hand i hand. När fler människor och utökad trafik ska fram i stockholmstrafiken uppstår det ofta knutar och framkomligheten tenderar att påverkas negativt. Exempelvis har linje 4, den största busslinjen i Sverige med cirka 65 000 påstigande per dag, i dag en medelhastighet på 13 km/h under rusning. Detta får givetvis konsekvenser för såväl trängseln, tidhållningen, den upplevda kvaliteten som den reella ekonomin.

Trängsel och framkomlighet är frågor som vi kan arbeta med för egen del, men allt talar för att vi behöver utveckla samverkan med andra aktörer för att nå verklig framgång. Inte minst kommer att krävas en utvecklad förståelse och flertalet insatser från kommunerna och andra väghållare, liksom nödvändiga insatser från stat och regering avseende resurser till drift, underhåll och utveckling av vägar och spår.

I budgeten för 2018 har beslutats om en utökad samverkan mot trängseln i Stockholmstrafiken. En framkomlighets- och trängselkommission ska inrättas, vars arbete ska fokusera på att lösa de utmaningar vi har runt om i trafiken, vilka bidrar till framkomlighetsproblematik för vår kollektivtrafik. Utöver detta arbete har en riktad bussatsning presenterats, vilken innebär fler avgångar, fler utbudstimmar och fler utbudskilometer för en bättre kollektivtrafik. Även pendeltågstrafiken utökas kommande år och i ett första steg med en utökning av trafiken med en femtedel över trafikdygnet.

Allt detta sker samtidigt som vi bygger ut tunnelbanan. Nästan tre mil nya spår och 17 nya stationer är planerat att byggas kommande år, en utbyggnad med nästan 30 procent av befintligt tunnelbanesystem. Detta är den största tunnelbaneutbyggnaden i modern tid och den tar bland annat fasta på att skapa nya

reserelationer, vilka kan avlasta dagens trängsel i det så kallade centrala snittet.

Till detta sker en satsning på inköp av nya fordon till tunnelbanan, vilka till sitt antal kan möjliggöra utökad trafik och sett till sin utformning utökar kapaciteten ombord med uppskattningsvis cirka 10 procent.

Även de befintliga C20-tågen ska moderniseras med ny inredning och nya funktioner samtidigt som de äldre och trängre tågen fasas ut. Vagnarna får rymligare ytor för resenärer med barnvagn eller rullstol. Det blir utrymme för fler resenärer ombord och nya, flexibla ytor, i vagnarna tillsammans med mer utrymme innanför dörrarna, ska ge fler plats och samtidigt underlätta vid av- och påstigning. Detta för ökad passagerarkapacitet och minskad trängsel.

Totalt innebär satsningarna ovan 387 nya och uppgraderade fordon till vår tunnelbana med högre och bättre kapacitet och därigenom en bättre tunnelbana för stockholmarna.

Dessa satsningar utgör ett antal bärande delar i att möta framtida utmaningar för utökad trafik, kapacitet samt minskad trängsel. Till detta följer även exempelvis Roslagsbanans upprustning, moderna bussterminaler i Jakobsberg och Täby Centrum, utbyggnaden av tvärbanan samt utvecklingen av kollektivtrafikens kapacitet vid Slussen.

Allt som allt satsar vi över 60 miljarder kronor för en utbyggd och utvecklad kollektivtrafik kommande år. När Stockholm växer måste kollektivtrafiken hålla jämna steg för att miljövänliga, punktliga och tillgängliga resor ska erbjudas även framöver. I detta arbete är inte minst frågor som rör trygghet, framkomlighet och trängsel centrala utvecklingsområden.

Därmed anser jag interpellationen besvarad

Stockholm den 30 november 2017

Kristoffer Tamsons