

## **Svar på interpellation 2003:24 av Michael Stjernström (kd) om trafiklandstingsrådets syn på hur trängselavgifter kommer påverka Storstockholms Lokaltrafik**

Herr/fru ordförande, ärade ledamöter. Michael Stjernström har frågat mig om min syn på hur trängselavgifter kommer påverka Storstockholms Lokaltrafik.

Det enklaste svaret på frågan är att det rimligen borde komma fler resenärer till SL om miljöavgifter provas. Om detta är ett problem eller en möjlighet eller kanske en kombination av båda är det däremot svårt att säkert veta idag.

SLs marknads mål, fastställda i fullständig enighet i SL 1999 hade som mål betydligt högre resandeökningar än vi nu har haft. Att vi inte nått målen beror på flera saker, enligt SLs egna analyser. Bland annat handlar det om avmattad konjunktur, men också den taxehöjning den borgerliga majoriteten genomdrev för ett par år sedan.

Rimligtvis borde SL därför nu ha en överkapacitet, men så är det ju inte. Tvärtom är trängseln ett problem för många av SLs resenärer.

Nu planeras alltså försök med miljöavgifter i Stockholms stad. Hur kommer det att påverka SL och hur ser beredskapen i SL för detta ut?

Ett av de viktigaste uppdragen för SL-styrelsen är att se till att förtroendet för pålitligheten i trafiken. Ökar. Det målet får inte hotas.

SL har fått uppdrag att ta itu med de förändringar och kompletteringar som kan behövas för att ta emot den ökade resandetillströmning till följd av ett eventuellt införande av miljöavgifter. Så fort de får vissa grundfakta runt hur försöket praktiskt skall utformas kan SL också börja planera i detalj. För att den planerade trafiken sen ska kunna genomföras behövs ytterligare minst två saker. God framkomlighet på väg och ekonomiska förutsättningar.

När det gäller framkomligheten är det ingen hemlighet att den förra borgerliga majoriteten i stadshuset, längre ner på gatan, inte hade tillräckliga ambitioner. Annika Billström och jag presenterade därför Elwe Nilsson med en rad förslag om åtgärder för att öka framkomligheten.

Min ambition är att vi nu, med hjälp av maktskiftena i de båda fullmäktige, ska lyckas bättre med nödvändig framkomlighet, det handlar bland annat om fler busskörfält och prioriterade trafiksignaler.

När det gäller ekonomin menar jag att vi måste få en bindande överenskommelse om att kollektivtrafiken får pengar från ett eventuellt försök med miljöavgifter innan vi kan beställa fordon och trafiktjänster

Med detta anser jag interpellationen besvarad.

Anna Berger Kettner