

## Svar på interpellation 2014:16 av Nanna Wikholm (S) om SL:s dystra ekonomi och aviserade besparingar

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

1. Vad är Moderaternas analys av att biljettintäkterna kraftigt understiger budget för både 2013 och 2014?
2. Vad är Moderaternas plan för att vända den negativa trenden och öka SL:s biljettintäkter?
3. Vad är Moderaternas analys av orsakerna till att kostnaderna fortsätter öka så mycket mer än biljettintäkterna?
4. Hur ska ni gå tillväga för att öka produktiviteten i kollektivtrafiken?
5. Har Moderaterna en plan för hur det besparingskravet på 250 miljoner kronor för trafiknämnden i Alliansens budget ska fördelas?
6. Enligt trafikförvaltningen innebär besparingarna nedskärningar i trafiken på cirka 3-4% av busstrafiken. Vilka blir konsekvenserna av detta för trängsel i kollektivtrafiken och minskat resande?
7. Kollektivtrafikandelen i Stockholms har de senaste åren legat still på 37 procent enligt uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet. Hur rimmar nerdragningarna i trafik med målsättningen i trafikförsörjningsprogrammet om ökat kollektivt resande?

Som svar vill jag anföra följande:

Socialdemokraterna försöker vilseleda Landstingsfullmäktiges ledamöter med sitt påstående om att kollektivtrafikens biljettintäkter minskar. Sanningen är att biljettintäkterna ökar. Det är i grunden ett kvitto på att kollektivtrafiken i Stockholm är attraktiv och utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Inte minst i morgonrusningen märks att Stockholmarena föredrar kollektivtrafiken. Åtta av tio resenärer som passerar tullarna på väg till jobbet gör det i en SL-buss, i något av

våra pendeltåg eller i en tunnelbanevagn. Att vissa människor alltjämt känner behov av att välja bilen är inte alltid en signal om att människor uppfattar att kollektivtrafiken fungerar dåligt. Tvärtom är det ofta en signal om att livsförutsättningarna ser olika ut i olika delar av länet. Där avstånden är större har också bilen en större plats i människors vardag. Bilen är för många människor en oersättlig frihet som sparar timmar av resande, varje dag.

Vi som vill öka kollektivtrafikens andel av resandet måste verka för att Stockholmsregionen fortsätter att växa samman. Vår tids samhällsbyggande måste utvecklas på ett sätt så att människors vardag blir lättare att leva. I detta måste ingå att med kollektivtrafikens hjälp korta avstånden mellan bostad och arbete, men också en idé om hur vi ska bygga bostadsområden och möjliggöra för människor att välja skolor och barnomsorg på ett sätt så att kollektivtrafiken kan bli det bästa färdmedlet. Också service i nära anslutning till kollektivtrafiken gör den mer attraktiv.

Om kollektivtrafikresandet ska öka ytterligare krävs alltså inte bara investeringar i mer kollektivtrafik, utan också gemensamma ansträngningar för att förtäta och knyta samman Stockholmsregionen med fler bostäder, arbetsplatser och välfärdsverksamheter. Det kräver att politiken samarbetar.

Med denna insikt som grund tog Alliansen initiativ till den så kallade Stockholmsmodellen. Tillsammans med staten och berörda kommuner har Stockholms läns landsting slutit avtal om den största utbyggnaden av Stockholms tunnelbana på 40 år. I överenskommelsen ingår som villkor en expansion av 78 000 nya bostäder.

Detta har visat sig vara en historiskt framgångsrik metod för att få på plats kraftig utbyggnad av både kollektivtrafik och nya bostäder på ett sätt som vi vet gynnar den täta och urbana staden där allt fler väljer att åka kollektivt. Alliansen ser fram emot fortsatta samtal om hur denna region ska byggas.

Kopplat till detta väntar stora utmaningar för Trafiknämnden. Höga investeringsvolymerna och en snabbt tilltagande kostnadsutveckling ger skäl till eftertanke. Det är uppenbart att politiken behöver utveckla svar på hur våra gemensamt högt ställda ambitioner med kollektivtrafiken ska finansieras, både på kort och lång sikt. Om detta har alliansen för avsikt att återkomma, också i diskussioner med oppositionen. Vi tummar inte på uppgiften att ta ansvar för ekonomin. Ett viktigt första steg i detta arbete är för Trafikförvaltningen att analysera de ekonomiska ramarna som har givits av Landstingsfullmäktige samt att för trafiknämnden fatta beslut om en budget för verksamheten.

Sammanfattningsvis. Att ta hand om det vi har, att kraftsamla för att bygga nytt och att se kollektivtrafikens nyckelroll i samhällsbygget, om detta hoppas jag att det finns en bred uppslutning i Landstingsfullmäktige. Det är också något som vi bara klarar om vi orkar stå för vad som utgör ramarna för vårt arbete. Nämligen att över tid orka ta ansvar för ekonomin.

I detta ligger såväl att säkra intäkter som att ständigt försöka arbeta smartare. Om att se över både administration och kostnader kring hur vi arbetar med trafik, investeringar, drift och underhåll – inte för att spara pengar, utan för att resenärer och skattebetalare ska få bästa möjliga trafik för de pengar de anslår till landstinget varje år. Detta blir viktiga frågor under kommande år.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 14 januari 2015

Kristoffer Tamsons