

**Bilaga 2** till kommunfullmäktiges protokoll 2003-04-28, § 6

**Interpellationssvar från borgarrådet Annika Billström (s)**

**Svar på interpellation (nr 2003:19) av Kristina Alvendal (m) om socioekonomiska effekter i samband med trängselavgifter.**

Kristina Alvendal har ställt följande fråga till mig:

Vad avser borgarrådet göra för att lösa de socioekonomiska effekterna i och med införandet av trängselavgifter?

Det är förvånande att moderaterna, som under den förra mandatperioden chockhöjde avgifterna för kollektivtrafiken, som förde en politik som konsekvent finansierade skattesänkningar med avgiftshöjningar, som motsätter sig ett försök med miljöavgifter, vilka årligen genererar minst en miljard till kollektivtrafiken, nu efterlyser en socioekonomisk trafiklösning.

Drygt 70 procent av stockholmarna som i högtrafik förflyttar sig från bostaden i ytterstaden till arbetet i innerstaden nyttjar i dag kollektivtrafiken. Huvuddelen av denna grupp är låg- och medelinkomsttagare. Ett försök med miljöavgifter i Stockholm möjliggör en mycket kraftfull upprustning av kollektivtrafiken och därmed en satsning för denna hårt prövade trafikantgrupp.

De som trots allt väljer att ta bilen till arbetet kommer att erbjudas fler och bättre infartsparkeringar i anslutning till en bättre och tätare kollektivtrafik. Att minska kötiderna och därmed förkorta den enskilde stockholmarens restid innebär stor ekonomisk vinning, både för samhället och för den bilpendlande stockholmaren.

Kristina Alvendal och moderaterna blundar för en trafikinfarkt som i dag innebär att det morgon och kväll tar cirka 2-3 gånger längre tid att färdas en viss sträcka jämfört med resten av dygnet. Trots prognoser om en fördubbling av denna kötid på 15 år, trots vetskapen om att trafikinfarkten orsakar stora lokala och globala miljöproblem, förslås fler vägar som enda lösningen.

Om vi inte löser trafikinfarkten och om vi inte bygger ut och rustar kollektivtrafiken motverkar vi Stockholms fortsatta utveckling och vi bygger hinder för stockholmaren att färdas mellan innerstad och ytterstad. Om vi inte frigör resurser för att bygga ut och rusta kollektivtrafiken blir konsekvensen sämre kollektivtrafik till högre avgifter. Detta är att skapa socioekonomiska effekter som slår hårt mot utsatta grupper.

Därmed anser jag att interpellationen är besvarad.

Stockholm den 3 april 2003

Annika Billström