

**Utlåtande 2007: RII (Dnr 314-937/2007)**

**Stockholms inflytande över kollektivtrafikens utveckling  
Motion av Åsa Romson (mp) (2007:8)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2007:8) av Åsa Romson (mp) anses besvarad med vad som anförs  
i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

*Ärendet*

Åsa Romson (mp) har i en motion (2007:8) till kommunfullmäktige den 7 mars 2007 om Stockholms stads inflytande över kollektivtrafikens utveckling. Motionären tar upp kollektivtrafikens omfattande roll i ett välfungerande, hållbart och konkurrenskraftigt Stockholm. Motionären anser att kollektivtrafikens utveckling inte har skett i takt med stadens tillväxt och att Stockholm behöver en betydligt bättre samplanering av bostads- och arbetsplatsutbyggnad och kollektivtrafikplanering. Motionären föreslår därför kommunfullmäktige besluta att:

- Utredda olika möjligheter till att Stockholms stad har ett mer aktivt ansvar för kollektivtrafikutvecklingen, t ex genom delat kollektivtrafikhuvudmannaskap, delägarskap i bolaget SL eller genom annan lösning.
- Vid fördelning av stadens medel avsatta för infrastrukturutbyggnad ska nyttan av dessa som kommer kollektivtrafikutvecklingen i staden till del finnas i beslutsunderlaget.
- Tillsätta en partiöverskridande arbetsgrupp som får till uppgift att leda ovanstående utredning och lägga fram förslag på hur Stockholms stad får bättre inflytande kring kollektivtrafikens utveckling.

## *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsdelsnämnderna i Enskede-Årsta-Vantör och Östermalm, till trafik- och renhållningsnämnden samt till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* samt *trafik- och renhållningsnämnden* delar motionärens uppfattning om att en kraftig satsning på kollektivtrafiken behövs, men anser att befintliga strukturer för samarbete kring regionens trafikinfrastruktur i stort sett fungerar väl. I ett senare skede kan en utredning om förändringar komma att aktualiseras. Stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden föreslår därför kommunfullmäktige besluta att motionen besvaras med vad som anförs i utlåtandet.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* anser att det är viktigt att planering av kollektivtrafiken görs i nära samordning med planer för nya bostäder och arbetsplatser. Nämnden anser också att det är bra med en arbetsgrupp som arbetar med frågor kring Stockholms stads inflytande över kollektivtrafikens utveckling.

*Östermalms stadsdelsnämnd* delar motionärens synpunkter. Förvaltningen anser det befogat att utreda olika möjligheter till att ge Stockholms stad ett mer aktivt ansvar för kollektivtrafikutvecklingen. Motionen tillstyrks.

## *Mina synpunkter*

Jag delar motionärens syn på behovet av ökade satsningar på Stockholms kollektivtrafik. Jag instämmer även i vikten av att planeringen av stadens fortsatta utbyggnad går hand i hand med kollektivtrafikens utbyggnad. Inte minst är det viktigt att vi tar tillvara goda erfarenheter från framgångsrika projekt som Hammarby Sjöstad och Liljeholmen, där en god tillgång till kollektivtrafik varit en viktig faktor bakom områdenas popularitet.

En bidragande orsak till att kollektivtrafiken alltför bitvis är bristfällig beror på att de statliga satsningarna inte stått i proportion till Stockholms befolkningsmässiga och ekonomiska tillväxt. Stockholms läns landsting, Stockholms stad och länets övriga kommuner betalar idag en betydligt högre andel av investering och drift av infrastrukturen än resten av Sverige. Stockholms stad bidrar enligt gällande avtal med uppskattningsvis ca 4,4 miljarder kronor under innevarande planperiod 2004-2015 till de statliga infrastrukturprojekten. Staden har också ett väghållansvar för det regionala/nationella vägnätet som vida överstiger de flesta kommuners samt ett stort ekonomiskt åtagande att åtgärda eftersatt underhåll och att utveckla sin del av vägsystemet. Staden har det senaste året agerat, och kommer även framöver att agera, för att påtala detta och arbeta för en förändring.

För närvarande fungerar samarbetet kring regionens trafikinfrastruktur i stort sett väl och utvecklingen går i en positiv riktning. Under året har en rad viktiga beslut fattats som kommer att gynna kollektivtrafiken, bland annat rörande Norra länken, E18 Hjulsta-Kista och Citybanan. Samtidigt har regionens kommuner tillsammans med andra aktörer fördjupat sitt samarbete och nått en större enighet kring viktiga prioriteringar än vad som tidigare varit fallet. Arbetet med att stärka och förbättra det befintliga samarbetet kommer att fortsätta och nya initiativ för att ytterligare stärka samordningen kommer att initieras. Inom ramarna för detta arbete ligger även en förbättrad koordinering mellan stadens egna förvaltningar, inte minst i arbetet med våra stora stadsutvecklingsprojekt.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2007:8) av Åsa Romson (mp) om Stockholms inflytande över kollektivtrafikens utveckling

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen
2. därutöver anföra följande:

Stockholm stad behöver en betydligt bättre samplanering av bostads- och arbetsplatsutbyggnader och kollektivtrafiksatsningar. Klimatneutrala stadsdelar och klimatsmarta transporter och resor måste redan nu planeras och byggas för att främja en hållbar stadsbyggnad och en attraktiv livsmiljö för stockholmarna i framtiden. På sikt måste kollektivtrafiken öka och biltrafiken minska i staden för en god livsmiljö med mindre trafikbuller, klimatutsläpp, hälsofarliga partiklar, trängsel och trafikolyckor. Endast en god kollektivtrafik kan ge fler resor men mindre klimatutsläpp i en växande stad. Kollektivtrafiken i staden måste utvecklas så att den blir modern, attraktiv och funktionell för alla stockholmare.

Men utbygganden av infrastrukturen är idag eftersatt i Stockholm. Stockholms stad måste därför nu ta krafttag för att förändra detta. Stockholm stad kan skaffa sig mer inflytande över den lokala kollektivtrafiken om vi vill genom att ta ett större och aktivare ansvar för kollektivtrafikutvecklingen, t ex genom delat kollektivtrafikhuvudmannaskap, delägarskap i bolaget SL eller genom annan lösning. De samhällsekonomiska och miljömässiga vinsterna av modern kollektivtrafik kan bli större i framtiden både för inner- och ytterstaden. Vid fördelning av stadens medel för infrastrukturutbyggnad ska nyttan av medel till kollektivtrafik i staden tydligt redovisas i beslutsunderlaget. För att skynda på denna utveckling behövs en partiöverskridande arbetsgrupp som driver på och lägger förslag på hur Stockholms stad kan öka sitt inflytande för att

utveckla den lokala kollektivtrafiken. Stockholm stad behöver även uppvakta regeringen så att trängselskattens intäkter kan gå till utbyggnad och förbättringar av kollektivtrafiken.

Genom att förtäta och bygga i områden nära kollektivtrafikens knutpunkter finns förutsättningar för att minska trafiken. Genom att bygga så att det finns service, förskolor och skolor i närområdet minskar behovet av bilresor. Genom att säkerställa väl utbyggd kollektivtrafik i bostadsområdena vid inflyttning, främja cykling och bilpooler så kan trafiken minska ytterligare. Det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik på vatten i Stockholm. Satsningar på regelbunden sjötrafik för person- och godstransporter måste inledas på allvar i Stockholm.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Vi kan konstatera tre viktiga saker i sammanhanget:

- För det första har alla större investeringar av vikt i regionen kommit till genom beslut fattade av icke- borgerliga majoriteter.
- För det andra har den nytillträdde moderatledda regeringen hittills enbart stoppat eller försenat statliga investeringar.
- För det tredje har trängselskatteomröstningens resultat inte följts och intäkterna kommer inte kollektivtrafiken till del.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2007:8) av Åsa Romson (mp) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

Åsa Romson (mp) skriver i en motion till kommunstyrelsen den 7 mars 2007 om Stockholms stads inflytande över kollektivtrafikens utveckling. Motionären tar upp kollektivtrafikens omfattande roll i ett välfungerande, hållbart och konkurrenskraftigt Stockholm. Motionären anser att kollektivtrafikens utveckling inte har skett i takt med stadens tillväxt och att Stockholm behöver en betydligt bättre samplanering av bostads- och arbetsplatsutbyggnad och kollektivtrafikplanering. Motionären föreslår därför kommunfullmäktige besluta att:

- Utredda olika möjligheter till att Stockholms stad har ett mer aktivt ansvar för kollektivtrafikutvecklingen, t ex genom delat kollektivtrafikhuvudmannaskap, delägarskap i bolaget SL eller genom annan lösning.
- Vid fördelning av stadens medel avsätta för infrastrukturutbyggnad ska nyttan av dessa som kommer kollektivtrafikutvecklingen i staden till del finnas i beslutsunderlaget.
- Tillsätta en partiöverskridande arbetsgrupp som får till uppgift att leda ovanstående utredning och lägga fram förslag på hur Stockholms stad får bättre inflytande kring kollektivtrafikens utveckling.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsdelsnämnderna i Enskede-Årsta-Vantör och Östermalm, till trafik- och renhållningsnämnden samt till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

Motionären anser att kollektivtrafikens utveckling inte har skett i takt med stadens tillväxt och föreslår en utredning av möjligheten att förbättra stadens inflytande över kollektivtrafikens utveckling.

Stadsledningskontoret delar motionärens uppfattning om att en kraftig satsning på kollektivtrafiken behövs, men anser att befintliga strukturer för samarbete kring regionens trafikinfrastruktur i stort sett fungerar väl. I ett senare skede kan en utredning om förändringar komma att aktualiseras.

Kontoret föreslår besluta att motionen är besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

### *Ärendets beredning*

Detta ärende har utarbetats inom stadsdirektörens stab.

### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Motionären pekar på ett antal viktiga frågor. Staden har en viktig roll att spela i hur kollektivtrafiken utvecklas i Stockholm, såväl som väghållare som drivande i frågor som rör stadens utveckling.

Stadsledningskontoret delar motionärens uppfattning om att en kraftig satsning på kollektivtrafiken i regionen behövs för att stödja stadens utveckling. Utbygganden av infrastrukturen är eftersatt i Stockholm. Staden framför detta i ett flertal sammanhang, senast i ett remissvar till kommunstyrelsen angående finansdepartementets PM *Vägavgift i form av trängselskatt*. Staten måste ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. Landstinget, Stockholms stad och övriga kommuner betalar idag en betydligt högre andel (60%) av investering och drift av infrastrukturen än i Sverige i genomsnitt (40%).

Beträffande frågan om ett mer aktivt ansvar, t.ex. genom ett delat kollektivtrafik-huvudmannaskap, eller delägarskap i Storstockholms Lokaltrafik (SL), menar stadsledningskontoret att det är svårt att hantera för både SL, som har ansvar för att försörja trafikanten i hela regionen, samt för Stockholms kranskommuner i sin roll som ansvariga för lokal och delregional framkomlighet: buss- och spårlinjer respekterar inte kommungränserna. Stadsledningskontoret menar att befintliga strukturer för samarbete kring regionens trafikinfrastruktur i stort sett fungerar väl.

Frågan om en bättre samordnad styrning av utbyggnad, trimning och drift av den regionala trafikinfrastrukturen kan aktualiseras om trängselskatten blir en avgift som tillförs regionen. Den parlamentariska Ansvarskommittén har, i sitt slutbetänkande, *Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft* (SOU 2007:10), redovisat förslag till regeringen om strukturen och uppgiftsfördelningen mellan kommuner och landsting. Slutbetänkandet är ute på remiss till över 500 remissinstanser, däribland Stockholms stad. Remisstiden sträcker sig till den 21 september 2007. Frågan bör eventuellt diskuteras i detta sammanhang.

I beslutsunderlag till infrastrukturutbyggnad tar staden hänsyn till nyttan och påverkan av investeringarna för alla trafikantgrupper, inklusive dem som åker kollektivt. Staden kommer att förbättra detta genom att ge tydligare redovisningar när så är påkallat.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 maj 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa trafikkontorets utlåtande.

*Reservation* anfördes av Mats Lindqvist (mp) och Torhild Lamo (v), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Motionären anser att kollektivtrafikens utveckling inte har skett i takt med stadens

tillväxt och föreslår en utredning av möjligheten att förbättra stadens inflytande över kollektivtrafikens utveckling.

Kontoret delar motionärens uppfattning om att en kraftig satsning på kollektivtrafiken behövs, men anser att befintliga strukturer för samarbete kring regionens trafikinfrastruktur i stort sett fungerar väl. I ett senare skede kan en utredning om förändringar komma att aktualiseras.

Kontoret föreslår Trafik- och Renhållningsnämnden besluta att motionen är besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

#### **Trafikkontorets synpunkter**

Motionären pekar på ett antal viktiga frågor. Staden har en viktig roll att spela i hur kollektivtrafiken utvecklas i Stockholm, såväl som väghållare som drivande i frågor som rör stadens utveckling.

Kontoret delar motionärens uppfattning om att en kraftig satsning på kollektivtrafiken i regionen behövs för att stödja stadens utveckling. Utbygganden av infrastrukturen är eftersatt i Stockholm. Staden framför detta i ett flertal sammanhang, senast i ett remissvar till kommunstyrelsen angående finansdepartementets PM *Vägavgift i form av trängselskatt*. Staten måste ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. Landstinget, Stockholms stad och övriga kommuner betalar idag en betydligt högre andel (60%) av investering och drift av infrastrukturen än i Sverige i genomsnitt (40%).

Beträffande frågan om ett mer aktivt ansvar, t.ex. genom ett delat kollektivtrafikhuvudmannaskap, eller delägarskap i Storstockholms Lokaltrafik (SL), menar kontoret att det är svårt att hantera för både SL, som har ansvar för att försörja trafikanter i hela regionen, samt för Stockholms kranskommuner i sin roll som ansvariga för lokal och delregional framkomlighet: buss och spårlinjerna respekterar inte kommungränserna. Kontoret menar att befintliga strukturer för samarbete kring regionens trafikinfrastruktur i stort sett fungerar väl.

Frågan om en bättre samordnad styrning av utbyggnad, trimning och drift av den regionala trafikinfrastrukturen kan aktualiseras om trängselskatten blir en avgift som tillförs regionen. Den parlamentariska Ansvarskommittén har, i sitt slutbetänkande, *Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft* (SOU 2007:10), redovisat förslag till regeringen om strukturen och uppgiftsfördelningen mellan kommuner och landsting. Slutbetänkandet är ute på remiss till över 500 remissinstanser, däribland Stockholms stad. Remisstiden sträcker sig till

den 21 september 2007. Frågan bör kunna diskuteras i detta sammanhang.

I beslutsunderlag till infrastrukturutbyggnad tar kontoret hänsyn till nyttan och påverkan av investeringarna för alla trafikantgrupper, inklusive dem som åker kollektivt. Kontoret kommer att förbättra detta genom att ge tydligare redovisningar när så är påkallat.

#### *Trafikkontorets förslag*

Kontoret föreslår Trafik- och Renhållningsnämnden besluta att motionen är besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet, samt överlämna tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen.

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 maj 2007 att som svar på remissen åberopa och överlämna förvaltningens utlåtande.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 7 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är viktigt att planering av kollektivtrafiken görs i nära samordning med planer för nya bostäder och arbetsplatser. Till stor del planeras nya bostadsområden längs linjer där det redan finns bra kollektivtrafik. Vid planläggning av nya områden där det saknas kollektivtrafik är SL med i planprocessen. Då nya stadsdelar byggs som inte har en utbyggd kollektivtrafik, som t.ex. Hammarby Sjöstad, är det en stor fördel att samplanera bostadsbyggande, näringsliv och kollektivtrafik. Hammarby Sjöstad är ett exempel på att samplanering fungerat i Stockholm, även om förlängningen av tvärbanan mot Slussen inte är klar.

Förvaltningen anser att det är bra med en arbetsgrupp som arbetar med frågor kring Stockholms stads inflytande över kollektivtrafikens utveckling. De samhällsekonomiska och miljömässiga vinsterna av modernare kollektivtrafik kan bli större i framtiden för både inner- och ytterstaden. Att skapa bra samordning mellan byggande av nya och redan befintliga bostadsområden med viktiga näringslivsområden i form av effektiv kollektivtrafik är viktigt för att staden ska kunna utvecklas.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2007 att som svar på remissen åberopa och överlämna förvaltningens utlåtande.

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen delar motionärens synpunkter. Förvaltningen anser det befogat att utreda olika möjligheter till att ge Stockholms stad ett mer aktivt ansvar för kollektivtrafikutvecklingen. Motionen tillstyrks.

*Vad är kollektivtrafik?*

Med kollektivtrafik menas i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter, som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler. Ofta drivs kollektivtrafiken av de lokala eller regionala myndigheterna men även privata entreprenörer kan förekomma. Samhället kan välja att subventionera resorna helt eller delvis i syfte att uppnå vissa mål i samhällsplaneringen (t ex minskat bilinnehav).

Resorna kan ske med olika trafikslag, exempelvis buss, spårvagn tunnelbana, (pen-



del)tåg, båt och färja. Nya kollektivtrafiksystem är under utarbetande på olika håll i världen. Cirka en tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafik som enda resealternativ.

God kollektivtrafik: Resenären och hela resan sätts i centrum. Resenären ska tycka att resan är enkel, bekväm och prisvärd och uppleva den som enhetlig även om den består av flera olika trafikslag med olika aktörer.

#### *Förvaltningens synpunkter*

Förvaltningen delar motionärens synpunkter beträffande vikten av att staden har och utvecklar en bra kollektivtrafik.

Förvaltningen delar också motionärens åsikt om att ansvaret för kollektivtrafiken ska fördelas så att inte samplanering och genomförande av framsynta transportprojekt förhindras. Om detta kan uppnås genom att ge staden ett mer aktivt ansvar för kollektivtrafikutvecklingen t ex genom delat kollektivtrafikhuvudmannaskap, delägarskap i bolaget SL eller genom annan lösning, anser förvaltningen att detta bör prövas.

Väl genomtänkt kollektivtrafikförsörjning medför att fler människor ställer bilen. Det har visat sig speciellt viktigt att ha en väl fungerande kollektivtrafik, när nya bostadsområden tas i bruk; de nya invånarna kan då redan vid inflyttningen välja att resa kollektivt (och kanske bli medlem i en bilpool). Därmed slipper staden ett antal privatbilster (jfr Hammarby Sjöstad).

För Östermalms del är det av synnerlig vikt att stadsdelens utvecklingsområde – Hjorthagen, Värtan, Loudden – förses med goda kollektiva kommunikationer från allra första inflyttning. Förvaltningen tänker sig här buss, tvärbana, båttrafik. Kanske en förlängning av tunnelbanan. Goda kollektiva förbindelser mellan Frihamnen (båtturister), centrum och Djurgården (Skansen, Gröna Lund, Vasamuseet m m) är också angelägna. Gärna tunnelbaneförbindelser.

Stadsdelsförvaltningen anser det befogat att utreda olika möjligheter till att ge Stockholms stad ett mer aktivt ansvar för kollektivtrafikutvecklingen. Förvaltningen tillstyrker motionärens hemställan (tre punkter).

RESERVATIONER M.M.

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Mats Lindqvist (mp) och Torhild Lamo (v) enligt följande

att avslå kontorets förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Det är bra att kontoret anser att samarbetsformerna för den regionala trafikstrukturen i stort sett fungerar väl. Informationen rörande att buss och spårlinjer inte respekterar kommungränserna är säkert givande för den som inte känner till detta faktum – det är ju just därför det finns ett SL och inte ett antal kommunala kollektivtrafikbolag i regionen.

Men nu handlade inte motionen ifråga om detta, utan hur specifikt Stockholms stad ska kunna skaffa sig ett mera direkt inflytande över den kollektivtrafik som bedrivs just inom Stockholms stads gränser.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2007:8

2007:8

**Motion av Åsa Romson (mp) om Stockholms inflytande  
över kollektivtrafikens utveckling**

*Dnr 314-937/2007*

Kollektivtrafiken är Stockholms pulsådern, utan den fungerar Stockholm varken som stad eller region. Att resa kollektivt ger många fördelar både för individen som kommer fram billigt, säkert och snabbt och för samhället som kan öka kvaliteten på stadsplaneringen genom att utveckla täta stadskärnor och samtidigt ge plats till grönska och livskvalitet. Bara en god kollektivtrafik kan serva en växande stad med fler resor och ändå minska bidraget till klimatförändringar och öka attraktiviteten i staden.

För att utveckla en bra kollektivtrafik krävs framsynthet och samplanering med den övriga stadsplaneringen, framför allt bostadsbyggandet. Ett nytt bostadsområde måste ha en genomtänkt kollektivtrafikförsörjning, som fungerar redan från att de första flyttar in. Studier av Hammarby Sjöstad har visat att så mycket som 40% färre bilresor görs därifrån jämfört med en vanlig "busstadsdel" tack vare både fungerande tvärbana och båtlinje. Trots att Hammarby Sjöstad har en relativt välbärgad befolkning är bilinnehavet mindre än i andra nya stadsdelar, fler har istället tillgång till bil genom bilpool. Stockholms ambition att bygga riktig stad bör leda till stadsdelar där olika typer av bostäder, arbetsplatser, service, kultur- fritidsaktiviteter blandas och där stadsrummet uppmuntrar till möten mellan människor. För ett sådant mål är det nödvändigt att Stockholm vidareutvecklar kollektivtrafiken så att den blir modern, attraktiv och funktionell för alla.

Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen har inte utvecklats i takt med att staden växt. Tunnelbanans förlängning från Bagarmossen till Skapnäck, nya pendeltågsstationen Årstaberget och tvärbanan lyser som enstaka insatser genom decennier av noll-utveckling. För staden är denna brist extra smärtsam då säm-

re tillgång till kollektivtrafik i hela regionen ökar bilismen som i sin tur tränger ut goda boendemiljöer och minskar attraktiviteten av staden.

Stockholm behöver en betydligt bättre samplanering av bostads- och arbetsplatsutbyggnad och kollektivtrafikutveckling. Dagens struktur med uppdelning mellan landstinget som ansvarar för kollektivtrafik, och staden som ansvarar för bostäder, arbetsplatser, parkeringar och vägar hindrar samplaneringen och genomförande av framsynta transportprojekt.

Stockholm är det enda län där kollektivtrafikhuvudmannaskapet ligger ensamt på ett landstingsorgan utan att berörda kommuner är delansvariga. De samarbetsorgan som SL haft med kommunerna har i bästa fall fungerat för återkopplingar kring den existerande trafiken och driftsförbättringar, men knappast lyckats få utvecklingen av kollektivtrafik att gå i takt med stadsplaneringen. Ett resultat av det är att flera av stadens större bostadsprojekt riskerar att byggas utan att kollektivtrafik finns på plats, vilket försämrar både dessa områden och får stora miljökonsekvenser för staden i stort. Det ensidiga huvudmannaskapet har också lett till att staden tvingats avstå från smarta transportsatsningar som staden självt kunnat delfinansiera. Båttrafik i regionens inre vatten och en utveckling med moderna spårvagnar för innerstadsmiljö är båda projekt som tydligare skulle kunna prioriteras om staden tog mer aktiv roll i utvecklingen av kollektivtrafiken. Att få hela landstingsorganisationen bakom kvalitetshöjande kollektivtrafik i centrala delar av Stockholm där busutbud finns (men är otillräckligt) är bevisat svårt. De samhällsekonomiska vinsterna, liksom de miljö- och stadsmiljömässiga, av utbyggnad av modernare kollektivtrafik även i centrala delar skulle antagligen vara stor.

Med hänvisning till ovanstående hemställer jag att fullmäktige beslutar att:

1. utreda olika möjligheter till att Stockholms stad har ett mer aktivt ansvar för kollektivtrafikutvecklingen, t ex genom delat kollektivtrafikhuvudmannaskap, delägarskap i bolaget SL eller genom annan lösning
2. vid fördelning av stadens medel avsatta för infrastrukturutbyggnad ska nyttan av att dessa kommer kollektivtrafikutvecklingen i staden till del finnas med i beslutsunderlaget
3. tillsätta en partiöverskridande arbetsgrupp som får till uppgift att leda ovanstående utredning och lägga fram förslag på hur Stockholms stad får bättre inflytande kring kollektivtrafikens utveckling.

Stockholm den 7 mars 2007

*Åsa Romson*