

Motion till riksdagen

1989/90:T219

av Görel Bohlin m.fl. (m)

Förbättringar av transportnätet i
Stockholmsområdet

Angeläget för hela landet

Storstockholm är den mest dynamiska regionen i Sverige. Det är oftast här som det nya näringslivet växer fram och framtiden för hela landet skapas. Stockholmsregionen måste få utvecklas med utgångspunkt i en god miljö och i övrigt goda livsbetingelser.

En fri och livskraftig ekonomi präglas av ständig förändring. Nya företag, nya produkter och nya metoder ersätter gamla. Marknadsekonomins styrka ligger i dess överlägsna förmåga att ta emot signaler om människors behov och av att hantera förändringar.

En dynamisk utveckling i Stockholmsområdet är bra för hela landet. Det är en felsyn att se tillväxten och dynamiken här som ett hot mot andra delar av landet. En felsyn som tyvärr redan lett till flera okloka politiska beslut som påfört Stockholmsregionen en rad extra pålagor med inslag av straffskatter. Det är därför en direkt fara när socialdemokrater, centerpartister och miljöpartister med nya straffskatter och regleringar försöker stoppa utvecklingen i tron att den i stället skall ske på annat håll inom landet. Storstockholm konkurrerar inte med övriga delar av Sverige utan med andra storstäder och övriga delar av världen.

Utvecklingen i Stockholms län, liksom i övriga landet, främjas bäst av avreglering inom olika områden som bostadsbyggande, transporter och annan samhällsservice.

Underlätta regionens funktion

Tillväxten i Stockholmsområdet är något positivt och betyder ett internationellt uppsving såväl för näringsliv och affärsliv som för kulturliv. De kunskapsintensiva nya företag, som växer upp i Stockholmsområdet är ofta extremt beroende av goda kommunikationer såväl inom landet, inom regionen som från Sverige och ut i världen. Man är beroende av kontakter för forskning och utveckling inom egen verksamhet, för impulser till förnyelse, för teknikspridning till och från Sverige etc. Alla länkar inom Sverige till andra länders likartade företag leder till utveckling och mångfald.

Det är således inte begränsningar som behövs i Stockholmsregionen utan en bättre fungerande region och en vidgad region för boende och arbete.

Genom Mälarbana och Svealandsbana med snabba tågförbindelser från Södertälje mot Arlanda och Uppsala vidgas gränserna för Stockholmsregionen. Kommunikationer är förutsättningen för en väl fungerande marknad.

De beräkningar av samhällsnytta och avkastning av olika vägobjekt som vägverket gör har på senare tid kompletterats och förbättrats. Även företagens tidsvinster respektive tidskostnader vägs in. Prioriteringsordning och medelstilleddning över landet måste då få sin utgångspunkt från det nya beräkningssättet som också bör leda till ett bättre utslag för Stockholms län vid fördelning av medel mellan länen för vägbyggande och underhåll.

Samarbete med grannlänen

Våra grannlän har stor betydelse i en sådan utveckling. Där finns ofta den arbetskraft som efterfrågas. Där finns också uppbyggda samhällen och funktioner. Stockholmsregionen, Uppsalaregionen och regionerna norr och söder om Mälaren kan i samverkan skapa utomordentliga förutsättningar för en balanserad utveckling i hela Mellansverige med bevarande av livskvalitet och god miljö. Förbättrade kommunikationer är härvidlag av strategisk betydelse, inte minst Mälär- och Svealandsbanorna. Detta minskar också behovet av bostäder och arbetsplatser koncentrerade till Stockholm.

Befolkning och arbetsplatser

I Storstockholm bor i dag ungefär lika många människor som i storstäder som Wien, Belgrad och Hamburg. Folkmängden i länet uppgick vid årsskiftet 1989/90 till 1 629 600 invånare. Detta är 12 500 personer mer än vid föregående årsskifte. Sedan 1960 har folkmängden i länet ökat med cirka 20 procent eller omkring 350 000 invånare. Enligt aktuella prognoser kommer folkmängden fram till sekelskiftet att öka med 75 000–140 000 personer beroende på tillväxttakten. År 2020 antas länet ha 1,8–2,0 miljoner invånare.

Antalet sysselsatta uppgår 1990 tilldrygt 900 000. Vid snabb tillväxt bedöms länet f.ö. ha en dryg miljon sysselsatta vid sekelskiftet, varav hälften kvinnor.

Arbetsplatserna i länet har ökat med mer än en tredjedel sedan 1960. Samtidigt har arbetsmarknaden omstrukturerats. Under 1970-talet ökade sysselsättningen främst i offentliga tjänster samtidigt som kvinnorna gick ut på arbetsmarknaden i ökad utsträckning. Under 1960-talet har den privata sektorn ökat.

Yrkesstrukturen har förändrats genomgripande sedan 1960. Sysselsatta i tillverkning har minskat kraftigt medan tjänsteproduktionen ökat stort. Andelen sysselsatta i kunskapsyrken har t.ex. ökat från 15 procent till 23 procent av alla sysselsatta i länet. Utvecklingen har varit ganska likartad i riket som helhet. Utanför Stockholm har kunskapsyrkenas andel ökat från 9 procent till knappt 20 procent. Den ändrade yrkesstrukturen mot mer kontaktberoende arbeten medför ett kraftigt ökat resande i första hand med bil för att klara många reserelationer.

Otillräcklig bostadsproduktion i kombination med snabb tillväxt samt framför allt brist på rörlighet på bostadsmarknaden har lett till en svår bostadsbrist i Stockholmsregionen. Behovet av nyproduktion har inte kunnat fyllas under 1980-talet. Kommande decennium planeras 6 000–11 000 nya lägenheter per år beroende på tillväxten. För att klara detta måste några större nyexploateringsområden komma i fråga med åtföljande krav på transportnätet.

Framtiden för bostadskonsumenten i Stockholms län är dock inte särskilt ljus. De statliga bostadsbyggnadsplanerna har just nu mer eller mindre kollapsat. Bostadsmarknaden är landets mest politikerstyrda och reglerade område. Regleringar och klåfingrighet samt ständigt nya pålagor har kontinuerligt drivit upp bygg- och boendekostnaderna. Eftersläpningar i infrastruktur och bristen på statliga investeringsmedel kan i kombination med regleringar och ökade byggkostnader bli ett allvarligt hinder för att komma till rätta med bostadsbristen.

Riksdagen bör avskaffa möjligheten för regeringen att med stöd av lagen (1971:1204) om byggtillstånd tillgripa regleringar och byggstopp.

Utveckling och infrastruktur i otakt

Länet har haft en stark tillväxt under 1980-talet, både vad gäller befolkning och sysselsättning. Näringslivet och de stora yrkesstrukturella förändringarna blir alltmer beroende av snabba och effektiva förbindelser. Utvecklingen går mot mindre och tätare godstransporter i fler relationer och mot ökade personkontakter. Serviceföretagen blir alltmer bilberoende. Bilanvändningen ökar också bland hushållen, främst bland kvinnor och pensionärer. Kvinnornas ökade förvärvsfrekvens bidrar till den ökade bilanvändningen. Många familjer har härigenom fått ekonomiska möjligheter att hålla sig med två bilar. Med två förvärvsarbetande ökar bilanvändningen i regel automatiskt då barnomsorg och dagliga inköp påtagligt ökar antalet delmål i resandet. Ett resmönster som kollektivtrafiken normalt inte kan tillgodose trots att den är mycket väl utbyggd i Stockholmsregionen.

Det finns skäl att tro att resandet per individ kommer att öka i framtiden både i antal och reslängd. Transportrådets prognos inför Vägverkets flerårsplanering talar om 25–30 procents ökning av biltrafiken mellan 1985 och 2000. I regionplaneförslaget varnas för en ökning räknat från 1980 med 40–45 procent till år 2000 och 70–75 procent till år 2020.

Även kollektivtrafikresandet bedöms öka men i en lägre takt. Storstockholms kollektivtrafikandel är internationellt sett mycket hög (i dag 72 procent) fast den under 1980-talet minskat något. Kollektivtrafikens möjligheter att av egen kraft öka sin marknadsandel annat än marginellt är begränsad.

Stockholmsregionens goda tillväxt har emellertid inte följts upp inom transportsystemets infrastruktur. Under lång tid har investeringsnivån varit låg. Tilldelningen av statliga vägmedel har under 1970- och 1980-talen legat still på en konstant nivå strax under 10 procent av hela rikets tilldelning.

Detta har skapat stora kapacitets- och framkomlighetsproblem i trafiksys-

temen och medfört stora påfrestningar på miljön. För länets kommuner försvåras och till viss del omöjliggörs utbyggnader av bostäder då vägar och kollektivtrafik inte kan förverkligas. Därmed kan inte heller den arbetskraft rekryteras som saknas inom många sektorer, t.ex. sjukvård och äldreomsorg.

På kort sikt är hoten störst mot miljön och framkomligheten i våra stora tätortsområden. Framkomlighetsproblemen är till förfång för samtliga samhällssektorer med starkt stegrade kostnader för både persontransporter och varudistribution. En enkätundersökning bland större åkare, utförd av Transportforskningskommissionen 1988, redovisar en genomsnittlig transportfördröjning i Stockholmsregionen motsvarande en merkostnad om cirka 1,7 miljarder kronor per år. Detta leder i slutändan till ökade priser för konsumenterna.

Även kollektivtrafiken kan snabbt drabbas av ganska dramatiskt ökade driftkostnader. Ett mycket stort antal busslinjer ligger i dag i farozonen att få sina körtider avsevärt förlängda. Om detta inträffar krävs på varje linje fler bussar för att hålla samma tider. En årsbuss kostar omkring en miljon kronor och för SL:s del kan det komma att röra sig om årliga driftkostnadsökningar i storleksordningen 100 miljoner kronor. Förbättrad framkomlighet kan innebära besparingar i samma storleksordning.

En annan följd av den dåliga framkomligheten är de stora lokala avgasutsläppen. Stillastående eller trögflytande köer ger mycket stora utsläpp per tidsenhet/fordonskilometer. Denna miljöförsämring är påtaglig för yrkesförare och omgivning.

Investeringsbehoven i Stockholms län för aktuella objekt är kostnadsberäknade till närmare 30 miljarder kronor, vilket motsvarar vad staten dragit in från enbart Stockholms läns landsting sedan 1982.

Olycksutvecklingen på länets vägnät är också oroande. Efter en lång period av olycksminskning har en markant ökning skett de senaste åren. 1988 inträffade 3 732 polisrapporterade trafikolyckor på statsvägnätet. Detta kan jämföras med "lågpunkten" 1982 då 2 158 olyckor inträffade. En nära nog fördubbling av olyckorna. Detta återspeglar sig också i en markant ökning av antalet dödade och svårt skadade som ökat 30 procent mellan 1982 och 1988. Cirka 100 oskyddade trafikanter dödas eller skadas svårt varje år på statsvägnätet i Stockholms län. En starkt bidragande orsak till olycksökningen är trängsel och eftersläpande vägunderhåll. Statsbidraget till vägunderhåll skulle behöva fördubblas under tre år i följd för att vägkapitalet skall kunna återställas.

På något längre sikt medför utvecklingen att det blir för dyrt att flytta till eller vara etablerad i Stockholmsområdet. Företagen kan få en ogynnsam konkurrensförmåga som drabbar hela landet. Rikets huvudstad måste transportmässigt kunna fungera väl. Detta är en angelägenhet för hela riket.

Vägsystemet på kort och lång sikt

Upprustning och utbyggnad av både väg- och kollektivtrafiknätet är nödvändigt för att lösa Stockholmsregionens miljö- och trafikproblem. Transportnätets infrastruktur är av avgörande betydelse för både vår region och våra grannregioner. Nedan redovisas en del av regionens behov på vägsidan.

Redan i 1960 års Generalplan föreslogs en kringfartsled runt Stockholm. Av den gamla planen har hittills bara Essingeleden fullföljts och Norra Länken är under byggnad. Behovet av en kringfartsled (Ringan) runt Stockholm är i dag akut. I dag tvingas biltrafiken köra igenom innerstaden för att komma från de norra till de södra och sydöstra delarna av länet. Längs hela väg E4 från Helsingfors till Lissabon är det bara i Stockholm som man måste köra igenom staden för att komma förbi den.

Kringfartslederna ger en mycket god avlastning av innerstaden och är jämsides med renare motorer den bästa miljöåtgärden. I de senaste årens debatt har uppskattningar av avlastningseffekterna gjorts som varierar från 6 procent till 60 procent. Alla bedömare gör anspråk på att vara seriösa. Om sanningen, som den i allmänhet gör, ligger ungefär mitt i intervallet så är avlastningseffekterna mycket goda.

De kringfartsleder som bör byggas ut i ett första skede är Södra Länken Lugnet–Årsta och Norra Länken Norrtull–Värtan. Dessa utbyggnader är i dag kostnadsberäknade till 2 miljarder kronor. Österleden som just nu ligger i politisk malpåse skall binda ihop dessa länkar till en komplett kringfartsring. En aktuell opinionsundersökning, beställd av LO-distriktet i Stockholm, visade att närmare 70 procent av distriktets medlemmar anser en Österled nödvändig.

En komplett kringfartsring runt Stockholm är i dag kostnadsberäknad till cirka 5 miljarder kronor.

Yttre tvärleden

För utvecklingen i de yttre regiondelarna är det angeläget att bygga den s.k. yttre tvärleden. Nuvarande tvärförbindelser har för låg kapacitet och standard. Över Saltsjö–Mälarsnittet finns i dag bara förbindelser i eller i anslutning till regioncentrum. Yttre tvärleden består av följande delar:

- Bergslagsvägen, Akallavägen, Hanstalänken, Håggviksleden och väg 265 Edsberg–Rosenkälla
- Västerleden

Den yttre tvärleden förbinder befintliga områden och olika regionala utvecklingsområden i länets norra och södra delar med varandra. Samtidigt skapar den en förbifart som avlastar infartsledningarna och regionens centrala delar från trafik som inte har mål där. Västerleden har både ett regionalt och ett nationellt intresse.

Totala kostnader för den yttre tvärleden uppgår i dag till cirka 4 miljarder kronor.

Regionalpolitiskt viktiga vägar

Norrtälje kommun och Nynäshamns kommun är för näringslivsutvecklingen i sina områden beroende av goda förbindelser med Stockholm. För Norrtäljes del är därför en utbyggnad av E3 mellan Söderhall och Röra mycket viktig. Det är den del av E3-utbyggnaden norr om Stockholm som ännu inte kunnat genomföras. Från Västerås mot Arlanda flygplats och vidare upp

mot Kapellskär förs mycken tung trafik på väg 263, vars trafik går genom den känsliga Sigtunamiljön. Arlanda flygplats är ett riksmål och både väg 263 och andra vägförbindelser till och från flygplatsen måste snarast förbättras. För Nynäshamns del och även för Haninge kommun är en förbättring av riksväg 73 Fors-Jordbro av stor betydelse. Ovannämnda vägutbyggnader är tillsammans med Lindö-Tappström på Ekerö och Saltsjöbron i Södertälje objekt som sedan mycket lång tid funnits med i länets vägplaner men p.g.a. medelsbrist inte kunnat genomföras. Kostnaderna för dessa regionalpolitiskt viktiga objekt bedöms till cirka 600 milj.kr.

Europavägnätet måste fungera

Trafiken på de stora Europavägarna är nu uppe i sådana mängder att framkomligheten tidvis är mycket begränsad. På sikt behöver delar av E3/E4, E3 och E4 breddas till sex körfält och vissa trafikplatser behöver byggas om. Detta blir nödvändigt både ur ett nationellt perspektiv och från lokal synpunkt. E18-problemet måste också få en lösning inom en snar framtid. E18 byggs nu om till motorväg i Uppsala län. E18 är den Europaväg i länet som har lägst standard i förhållande till trafikmängderna.

Kollektivtrafiksystemet

En grundläggande förutsättning för kollektivtrafikens konkurrenskraft är att anläggningar och fordon underhålls och att reinvesteringar görs så att trafiken kan fungera utan störningar.

Spårtrafiken är stommen i Stockholms kollektivtrafik. SL:s hela linjenät (buss och spår) är 8 500 kilometer långt, varav spårnätet är 500 kilometer, cirka 6 procent av linjenätet. Av de 500 miljoner resor som årligen görs med SL svarar spårtrafiken för 60 procent.

Tunnelbanesystemets äldsta delar som är från 1950-talet uppfyller i dag inte de krav som måste ställas på en modern tunnelbana. Tunnelbanans trafiklednings- och signalsäkerhetssystem är gammalmodigt och medger inte nödvändig kapacitetsökning i tunnelbanesystemet. En modernisering och upprustning har inletts av tekniska system och anläggningar. Behovet av åtgärder är mycket stort och kräver reinvesteringar i storleksordningen 2–3 miljarder kronor fram till sekelskiftet.

Förortsbanorna behöver också upprustas och moderniseras. På Roslagsbanan pågår en omfattande upprustning av spår och anläggningar och en helt ny vagnpark (cirka 100 enheter) har upphandlats. Utbyggnad av nya dubbel-spårsträckor fordras på både Roslagsbanan och Saltsjöbanan för att öka kapaciteten.

På länsjärnvägsnätet finns en upprustnings- och reinvesteringsplan för bandelen Västerhaninge–Nynäshamn.

Ny spårtrafik

Utbyggnad av ny spårtrafik är angeläget av miljö- och kapacitetsskäl och för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. En mängd olika spårförslag har studerats under 1980-talets senare hälft.

En snabbspårväg runt ytterstaden, den s.k. Hästskon, förutsätts bli lönsam i sin helhet. Den visar på mycket stor lönsamhet på delsträckor mellan trafikknutpunkter. Ett utbyggnadsprogram med början Gullmarsplan—Älvsjö—Liljeholmen—Älvik utarbetas nu.

Etapperna samordnas med de olika utbyggnadsområden som planeras längs sträckningarna. Under gynnsamma omständigheter kan snabbspårvägstrafik komma att öppnas 1995 mellan Gullmarsplan—Älvsjö—Liljeholmen. Möjligheterna att skapa attraktiva knutpunkter—bytespunkter är viktiga förutsättningar för att ett sådant system skall kunna utvecklas och finansieras.

Modern snabbspårväg har internationellt kommit att bli ett alternativ till både tunnelbana och tunga busstråk. Investeringskostnaderna är betydligt lägre än tunnelbanans och kapaciteten och miljövänligheten bättre än bussens. Snabbspårvägssystemen kan successivt byggas ut till helt separerade system när ekonomi och trafikantunderlag så tillåter. Det kan därigenom vara de första etapperna mot ett med tunnelbanan integrerat bansystem.

Syftet med snabbspårvägen kring Stockholms ytterstad är att skapa en effektiv tvärförbindelse som knyter ihop de olika radiella pendeltågs- och tunnelbanesystemen.

Hela Hästskon har kostnadsberäknats till cirka 2,5 miljarder kronor, och de först aktuella utbyggnadssträckorna till 600 miljoner kronor.

Stomjärnvägsnätet

Investeringsbehoven i stomjärnvägsnätet i länet och våra grannlän är stort och rör i första hand följande objekt:

- ökad spårkapacitet vid infarterna söder och norr om Stockholm
- Arlandabanan
- dubbelspår Älvsjö—Västerhaninge
- Mälärbanan och dess infart vid Stäket samt spårkapaciteten Kallhäll—Kungsängen
- Svealandsbanan och dess anknötning till Södertälje Syd

Dessa objekt är under utredning och planering hos Banverket. Några preciserade kostnadsbedömningar kan ännu inte redovisas och olika finansieringslösningar diskuteras. Det torde dock vara uppenbart att objekt av sådan riks- och interregional betydelse måste ställa anspråk på betydande statliga investeringsinsatser och medverkan av privat kapital.

Finansiering

Behoven i Stockholms läns trafikinfrastruktur har genom 1970- och 1980-talens eftersläpningar nu blivit så stora att de gängse planerings- och resursfördelningssystemen inte längre räcker till.

Om länets del av de statliga investeringsbidragen inte blir större än vad de hittills varit skulle länet tilldelas statliga investeringsmedel på något under 4 miljarder kronor under kommande 10-årsperiod. Detta skall jämföras med de samlade behoven på närmare 30 miljarder kronor.

Statens beräknade inkomster från biltrafiken för 1989/90 beräknas uppgå

till 27,5 miljarder kronor. Därav svarar bensinskatten för 16 miljarder. De statliga och kommunala utgifterna för vägväsendet beräknas under samma period till 14,4 miljarder. En överbeskattning för närvarande med över 13 miljarder kronor.

Stockholmsregionens bilister betalar hittills årligen in närmare 4 miljarder kronor i fordons- och bensinskatte. Den nyligen träffade skatteuppgörelsen innebär bl.a. att bensenpriset höjs i storleksordningen 1,50 kronor/liter. Detta ger statskassan ökade inkomster med ytterligare en dryg miljard kronor. Samtidigt halveras, genom beskattning, ersättningen för tjänsteresor med egen bil och åtminstone i Stockholmsområdet hotas bilisterna dessutom med ytterligare pålagor i storleksordningen 300 kronor varje månad i form av bilavgifter. Kommuner skall inte ges rätt att ta ut särskilda avgifter av bilisterna.

Samtidigt som bilismen betalar in dubbelt så mycket skattepengar som samhället har i direkta utgifter för bilismen har bilisterna fått se trafikmiljön underprioriteras med eftersläpande vägbyggnation och vägunderhåll. Det finns inte någon nyttoverksamhet i det svenska samhället som så konsekvent förföljs, förtalas och straffbeskattas som bilismen. Och ändå har flertalet politiker insikt om bilens stora värde när det gäller att utveckla ett fritt samhälle med möjlighet för individer att välja arbetsplats och boendeform. Trots det kan man inte låta bli att ständigt utnyttja bilen som en extra finansieringskälla till samhällets olika utgifter.

När det gäller bilens samhällsekonomiska nytta är det ingen tvekan om att nyttointäkterna är långt större än kostnaderna. Detta är i själva verket förklaringen till bilismens expansion under hela efterkrigstiden. Många försök har gjorts att med kalkyler hävda att bilisterna inte betalar sina samhällsekonomiska kostnader. Men det går inte att göra jämförelser mellan verkliga skatteintäkter och teoretiskt uppskattade samhällskostnader. Antingen får man göra en redovisning av verkliga inkomster och utgifter och då är bilismen redan överbeskattad med 100 procent, en siffra som skattereformen nu kommer att fördubbla. Eller också får man se på samhällsekonomiska intäkter och kostnader.

Någon sådan utredning har emellertid aldrig presenterats, sannolikt för att bilismens intäkter då skulle dominera så starkt att det skulle bli svårt att fortsätta "mjölka" bilisterna.

Stockholmsregionens tilldelning av vägmedel måste mot bakgrund av de extremt stora behoven som nu dämns upp öka kraftigt och vara överblickbara för en längre period – 5–10 år. Investeringsobjekten är nu så stora både i ekonomiska och tekniska termer att regionen för lång tid framåt måste veta det ekonomiska och planeringsmässiga utrymmet. Nuvarande system där regionen varje år får argumentera för och gissa sin tilldelning är inte längre hållbart. Åtminstone inte för de större regionerna.

Det måste till ett klarare samband mellan inbetalda skatter och avgifter och vad regionen återfår till investeringar. För Stockholmsregionens del är det nödvändigt att utarbeta en konstruktion som bygger på att en fast andel av inlevererade skatter återgår. Under en längre period är en rimlig tilldelning för Stockholms län 25–30 procent av inlevererade fordons- och bensinskatte. Det skulle för en period framåt ge länet ett bidrag i storleksord-

ningen 0,8–1,0 miljard kronor per år. Bidrag i den storleksordningen är nödvändiga för att någorlunda återhämta 20 års eftersläpningar i infrastrukturen.

Dessutom borde regionen under en övergångsperiod återfå den progressiva skatteutjämningsavgiften (Robin Hood-skatten), som därefter skall avskaffas. Även den regionala fastighetsskatten och den regionala investeringsavgiften, totalt 1 miljard per år, bör återföras som särskilda satsningar i infrastrukturen.

Men enbart skattefinansiering kan ändå inte längre tillgodose regionens infrastrukturella investeringsbehov i trafiksystemet. Samverkan med privat kapital med bl.a. byggrätter som stimulans måste utnyttjas som bidrag till finansieringen. Avgiftsfinansiering av nya strategiska vägsträckningar måste också införas. Möjligheterna till sådana lösningar måste förbättras.

Särskilda åtgärder

Vid två tidigare tillfällen har ett antal stora investeringsbeslut inom Stockholms län fattats vid sidan av de gängse planeringssystemen; Hörjelöverenskommelsen och Strängööverenskommelsen. Verkligheten visar att tiden nu är mogen för ytterligare en sådan överenskommelse för att lösa de akuta problemen och skapa en stabil plattform för bevarande och utveckling av regionens infrastruktur. Medelstildelningen och andra förutsättningar för en längre planeringsperiod måste klarläggas.

Regeringen har vid överläggningar i december 1988 med representanter för våra storstadsregioner utlovat att tillsätta en utredningsman/förhandlingsman för varje region. Någon utredningsman behövs inte för Stockholmsregionen då våra behov är både klarlagda och välutredda. En förhandlingsman med åtgärdsinriktade direktiv som snabbt kan bidra till att större investeringar kommer i gång och säkras för en längre period bör snarast utses.

Regionens flygplatssystem

I luvudstadens flygplatssystem är av stor betydelse för landet som helhet och dess förmåga att hävda sig i den internationella konkurrensen.

Stockholm har i dag ett fungerande flygplatssystem, baserat på Arlanda och Bromma.

Orosmolnen börjar emellertid skönjas kring våra flygplatser. Pågående utredning om Bromma som drivs av Stockholms stad och Luftfartsverket förefaller inte kunna enas. 10 000 nya bostäder på Brommaområdet som nu diskuteras kan medföra att bortåt 30 000 fler bilar än för närvarande skall trängas på Bergslagsvägen och Tranebergsbron. Med den ytterligare bebyggelse som planeras på Ekerö och därvid tillkommande trafik leder detta till en miljökatastrof för Brommaområdet och Stockholms län. Därtill kommer den kapitalförstörelse som nedläggningen av en brukbar flygplats innebär. Vi anser detta oförsvarligt.

Avtalet mellan staten och Stockholm om Bromma går ut 1996 och staden har ambitionen att utnyttja Bromma för andra ändamål än flygverksamhet. Det är inte acceptabelt att Stockholms stad driver en nedläggning av

Bromma utan att det finns ett fullgott alternativ till en cityflygplats. Varken Nyköping eller Västerås är fullgoda alternativ till Bromma. Bromma fungerar avlastande på Arlanda, eftersom den typ av trafik Bromma nu tar inte ens med en tredje bana kan överföras till Arlanda.

Luftfartsverket förväntas inom kort inlämna koncessionsansökan för en tredje bana på Arlanda. Flygplatsen ligger redan i kapacitetstaket. Frågan om en tredje bana är livsviktig för en fungerande huvudstadsregion och för hela landet.

Redan under nästa år kan Arlanda av kapacitetsskäl tvingas att avvisa viss trafik under attraktiv tid.

Regionens flygplatsfrågor kan snabbt hamna i akuta svårigheter, varför regeringen måste ta ett ökat ansvar för utvecklingen.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Stockholms län skall tilldelas sin rättmätiga andel av väganlagen,

2. att riksdagen hos regeringen begär att beräknad avkastning av objekt skall vara styrande för ordningen över landet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en fast andel av från länen inbetalda fordons- och bensinskatter bör återföras till respektive län som ytterligare väganlag, i enlighet med vad som i motionen anförts,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att intäkterna från den progressiva skatteutjämningsavgiften, den tillfälliga regionala fastighetsskatten och den regionala investeringsavgiften i Stockholms län under en övergångsperiod återförs till länet för investeringar i transportsystemet och därefter avskaffas,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att banverket erhåller medel för erforderliga järnvägsinvesteringar i Stockholmsregionen och Mälardalen.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den förhandlingsman som utses för Stockholmsregionens trafikfrågor bör ges åtgärdsinriktade direktiv som säkrar kontinuitet för större investeringar under en längre period.

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regeringen noggrant bör följa utvecklingen av Stockholms flygplatsfrågor och vid behov tar ett ökat ansvar för utvecklingen,

[att riksdagen upphäver lagen (1971:1204) om byggnadstillstånd m.m.¹⁾

Stockholm den 22 januari 1990

Mot. 1989/90
T219

Görel Bohlin (m)

Lars Tobisson (m)

Allan Ekström (m)

Gunnar Hökmark (m)

Birgitta Rydle (m)

Jan Sandberg (m)

Filip Fridolfsson (m)

Göran Ericsson (m)

Charlotte Cederschiöld (m)

Alf Wennerfors (m)

Knut Billing (m)

Inger Koch (m)

Jerry Martinger (m)

Margaretha af Ugglas (m)

Elisabeth Fleetwood (m)

Göran Åstrand (m)

