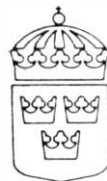


Motion till riksdagen

1988/89:T243

av Görel Bohlin m.fl. (m)

Kommunikationerna i Stockholmsområdet



Mot.
1988/89
T243-246

Huvudstadsregionen

Som huvudstadsregion har Stockholms län haft goda kommunikationer inom de flesta trafikslag. Under den tid tätortskärnan begränsades till Stockholms stad samt Solna och Sundbyberg räckte riksvägarnas kapacitet dels därför att kärnan inte var så stor, dels därför att trafiken var så mycket mindre än i dag.

Stockholmsregionen har vuxit starkt under senare år. Under de tre senaste åren har befolkningen ökat med drygt 40 000 personer, även om man kan se en viss dämpning av ökningen det allra senaste året.

Tillväxten består huvudsakligen av flyktinginvandring och födelseöverskott. För 1988 har den tidigare nettoinflyttningen från övriga landet övergått till en nettoutflyttning.

Arbetsplatstillväxten har koncentrerats till de centrala delarna som Stockholms stad, Solna och Sundbyberg. Dessa kommuner har nu fyra gånger så många arbetsplatser som länet i övrigt.

Bidragande orsaker till denna koncentration är naturligtvis att det ur lokaliseringsynpunkt är praktiskt att ha arbetsplatsen i centrum, samt de inläsnings effekter på bostadsmarknaden som praktiskt taget omöjliggör smidiga bostadsbyten.

En arbetsplats mitt i centrum betyder att om man byter arbete behöver man kanske inte byta bostad. I tider när arbetsbristen är stor kan arbetsplatsens lokalisering dessutom avgöra om man får personal till sitt företag eller inte.

Det är framför allt detta som lett till att kommunikationerna i Stockholmsområdet byggts upp som ekrarna i ett hjul. "Alla vägar bär till Stockholms Central." Ett sådant kommunikationssystem belastas särskilt hårt morgon och kväll. Kringfartsleder och tvärleder saknas i stor utsträckning, vilket förvärrar problemen.

Nya tillväxtcentra

Vi har fått nya tillväxtcentra i regionen, vilket ökat behovet av kommunikationer, särskilt av tvärleder. Jetflygets utflyttning till Arlanda liksom satsningar på industri- och annan etablering i Södertörnskommunerna accentuerar behovet av bättre förbindelser.

Vad som inte är så allmänt bekant är att Stockholmsregionen utgör såväl mål som passage för många varudistribuerande företag, t.ex. från hela Norrlandskusten.

Trafiksituationen i Stockholmsområdet är nu mycket besvärlig och medför så stora negativa miljömässiga och ekonomiska konsekvenser för samhället, näringslivet och den enskilde att det krävs krafttag för att åstadkomma en positiv förändring.

Mot. 1988/89
T243

Ökad bostadsefterfrågan

I Stockholmsområdet har efterfrågan på bostäder ökat alltmer bl.a. beroende på utglesningen i boendet, det stora antalet enpersonershushåll. Den s.k. ungdomspuckeln består av alla de ungdomar som är födda på 60-talet. De söker nu arbete och bostad, och det har medfört ett ökat tryck på bostadsmarknaden. Ungdomarna har vuxit upp i Stockholmsområdet och betraktar detta som sin hembygd och vill bo där. Regelsystemen, bl.a. skattesystemet inom bostadssektorn, har medfört att trögrörligheten blivit allt värre samtidigt som inflyttning och invandring leder till ökad efterfrågan på bostäder. Regeringen har då sett sig föranlåten att införa byggstopp för kontors- och industrifastigheter till förmån för bostadsbyggande. Kommunerna försöker ambitiöst att tillmötesgå denna ökade bostadsefterfrågan. Emellertid hindras samma kommuner att samplanera arbetsplatser och bostadsområden p.g.a. byggstoppen, ofta ledande till sämre kommersiell och samhällelig service. Byggstoppen hindrar också företag att flytta från dyra och trånga lokaler i centrum och ut i regionen. Företag med god lönsamhet kan inte bygga ut sin kapacitet och byråkratin frodas. Byggkvoten är sedan länge in-tecknad till 1990, och en lång rad angelägna objekt inryms inte i kvoten.

Det går heller inte att bygga nya bostadsområden om inte vägsystemen dimensioneras därefter, dvs. efter den ökning av trafiken som blir följd och om inte hinder i trafikflödet löses upp. Riksdagen bör avskaffa möjligheten för regeringen att med användande av lagen (1971:1204) om byggtillstånd tillgripa regleringar och byggstopp.

Hela Mälardalen

Vad som behövs för att regionen trafikmässigt skall fungera är inte hindrande åtgärder såsom infartstullar, områdesavgifter och byggstopp. I stället skall knutar lösas upp och gränsen för regionens arbets- och boendemarknad vidgas att omfatta hela Mälardalen.

Det allt större behovet av vägåtgärder återspeglas inte i tilldelningen av vägan-slag till länet. Utbyggnads- och underhållstakten av vägar för gods-distribution, serviceverksamhet av skilda slag och annan arbetspendling än till centrum har allt mer sackat efter. Storstockholm skall nu fungera både som sammansatt arbetsmarknad med kunskapsbaserad industri och som en god boende- och rekreationsmiljö för 1 1/2 miljon svenskar. Utvecklingen i regionen är vital för landets försörjning av resurser inom data, bioteknik, elektronik, energiprocesser m.m. Regionen är också en av Sveriges självklara mötesplatser för internationellt kunskapsutbyte.

Anslagen för vägbyggande och underhåll av läns- och riksvägar har till Stockholms län varit alltför låga i många år, mellan 5 och 9 procent av det totala anslaget. Pengarna har helt enkelt inte räckt till ens för det akuta

behovet av förbättringar och än mindre för nybyggnation. Stockholms län har en ungefär 20-procentig andel av landets befolkning. Andelen av trafikarbetet är ännu större och andelen trafikolyckor – den s.k. olyckskvoten – dessvärre den allra största.

Väganslagen till hela Mälardalen är också underdimensionerade. De fyra länen kring Mälaren har genom statliga anslag fått ca 15 procent av väganslagen de senaste åren. Samtidigt bor en fjärdedel av befolkningen i regionen.

Det räcker dock inte med omfördelning av medlen. Nya former för finansiering av väginvesteringar måste användas. Möjligheter måste också öppnas för helt privat finansiering av avgränsade projekt.

Det råder ett akut behov av en kringfartsled runt Stockholm. Idag tvingas biltrafiken med stora miljöproblem som följd att köra igenom Stockholm om man vill ta sig från norr till söderort eller tvärtom.

Miljön

Att bygga bort de flaskhalsar som orsakar stopp i trafikflödet hör till de angelägnaste åtgärderna ur miljösynpunkt. Hinder för en jämn hastighet medför köbildning, som ökar utsläppen avsevärt.

Tester har visat betydelsen av att hastigheten är jämn och inte alltför låg. Proov vid färd genom Stockholm har visat att kolväteutsläppen minskade med 60 procent, koloxiden med 66 procent och kväveoxiderna med 73 procent vid färd på Essingeleden jämfört med vanliga gator. Ett annat test visade att utsläppen minskade med 30 procent för kolväten, 30 procent för koloxid och 25 procent för kväveoxider vid lågtrafik/jämn hastighet jämfört med rusningstid/ojämn hastighet. Skillnaden mellan utsläppen från en katalytisk avgasrenad personbil och en icke avgasrenad är dessutom betydande. Förutom att bygga bort flaskhalsar bör därför ansträngningar koncentreras på att öka andelen katalytiskt rena bilar i bilparken.

Även kollektivtrafiken i form av bussar samt lastbilar kräver goda gator och vägar. Ur miljösynpunkt krävs försiktighet när man tänker sig att överföra resande från biltrafik till kollektivtrafik i form av dieselbussar. Så länge vi har en situation där bussarna inte försetts med avgasrening medan personbilarna har det, bör vi tänka oss för. En icke avgasrenad dieselbuss avger nämligen lika mycket föroreningar som 100-tals katalysatorrenade personbilar och dessutom mycket farliga cancerogena utsläpp.

Inom kollektivtrafiken finns dock mycket som måste göras för att resenärer skall välja kollektiva trafikmedel i stället för bilen.

Trafikmonopolet måste bort så att vi får ett varierat utbud av privata bussbolag och privat linjetrafik. Då kommer vi att få en mångfald av olika trafiklösningar som uppfyller resenärernas önskemål om snabbhet och komfort. Det kan t.ex. röra sig om direktbussar med platsbiljett och nya snabba tvärförbindelser.

Stockholmsregionens bilister är beroende av sina bilar. Inte ens i den region som har över 40 procent av landets samlade kollektivtrafik i länet klarar invånarna sina nödvändiga transporter utan bilen.

Omstigning från bil till kollektiva färdmedel måste vara smidig för att

resenären skall avstå från att fortsätta med bil in till centrum.

Infartsparkeringar spelar här en viktig roll. De bör ligga nära tunnelbane- eller tågstationer. Det bästa är om resenären kan ta sig direkt från parkeringen till perrongen.

Det är väsentligt att trafiken förbi Stockholm så litet som möjligt berör eller påverkar innerstaden. Som trafiksystemet nu ser ut belastas citykärnan hårt, stora miljöproblem uppstår och resenärernas arbetsresor blir långa och tröttsamma. Det behövs därför både kringfartsleder för att skona Stockholm och tvärleder för att få en bättre fungerande arbetsmarknad inom regionen och i anslutning till Mälärregionen i sin helhet.

Om nya leder anläggs för att förbättra miljö och trafiksäkerhet i anslutning till ett äldre vägnät är det väsentligt att detta sker så att inte nya miljöproblem uppstår. Av det skälet bör tunnel genom Solna kommun vara ett alternativ vid förverkligandet av en eventuell Arlandaled.

Trafiksäkerhet

Dåligt underhållna vägbanor, som dessutom slits mycket av hård trafik, får spårbildning och andra skador, vilket orsakar många och svåra trafikolyckor. Arlandaleden är den mest olycksdrabbade motorvägen i Sverige.

Trafikmiljön överhuvud bör ses över i länet. Även på detta område sacker arbetet efter.

Andelen transporter av farligt gods har ökat i Stockholmsområdet, antalet olyckor med dessa transporter likaså. Det är därför angeläget att snarast åstadkomma både en omläggning av transportvägar och en omläggning av transportsätt. Ett projekt innebärande transport av flygfotogen i pipeline från Värtahamnen till Arlanda är intressant och bör uppmuntras. Pipelineprojektet skulle kunna medföra att de farliga och tunga transportererna minskar med 50-talet fordon per dag. Framför allt Valhallavägen och E4-an mot Arlanda kommer då att avlastas.

Exempel från länet

I den södra länsdelen finns stora behov av moderna tvärförbindelser till Europavägnätet från snart sagt samtliga kommuncentra. Åleden och Glömstaleden i Huddinge, Haningeleden i Haninge, där f.ö. rikstrafiken från Nynäshamn och Gotland går mitt i Västerhaninge samhälle, länsväg 225 i Nynäshamn, södra länken i Nacka och Värmdö samt Eriksbergsleden med bro över järnvägen i Tumba skulle knyta dessa expanderande kommuner närmare Stockholm och landet i övrigt.

För Nynäshamns del är en ny infartsled och en förbättrad riksväg 73 – nu i uruselt skick – viktiga förutsättningar för kommunens framtid.

I en så stor industristad som Södertälje är den lokala arbetspendlingen i stor utsträckning hänvisad till riksvägarna, varför en ny Saltsjöbro är viktig för att förbättra för arbetsliv och miljö.

I Ekerö är en kommun med 23 000 invånare beroende av en enda dålig 6 m-väg. En olycka på vägen kan stoppa all trafik, givetvis även utryckningsfordon.

Mellan Lindö och Tappström har det under ett par år inträffat mer än femtio svåra olyckor. Kommunen kan helt enkelt inte bygga de bostäder man planerat om inte vägen förbättras.

I den norra länsdelen har Norrtäljeområdet utomordentligt dålig standard på vägarna. Väg 77 till Kapellskär med dess tunga trafik är ett sådant exempel. Satsningen på Bergshamravägen måste fullföljas med en trafikplats på E3, sträckan Ålkistan-Inverness. Denna Europaväg tillhör landets mest belastade vägsnitt.

Från bl.a. Västerås mot Arlanda flygplats och vidare upp mot Kapellskär förs mycken tung trafik på väg 263, vars trafik går genom den känsliga Sigtunamiljön. Mariakyrkan i Sigtuna, vår äldsta tegelkyrka från 1200-talet, skakar sönder litet för varje år. Arlanda flygplats är ett riksmål, och både väg 263 och andra vägförbindelser till och från flygplatsen måste förbättras. En spårförbindelse till Arlanda som en länk av stambanan skulle innebära dels en avlastning på vägarna, dels att såväl södra delarna av länet som angränsande län och landet i sin helhet snabbt och till rimligt pris kan nå flygplatsen.

Nya spårssystem är angeläget

En utbyggnad av spårsystemen är önskvärd men dyrbar. Här finns privata intressenter som är beredda att finansiera och bygga spårvägar i regionen. Detta bör uppmuntras. Arlandabana, Mälarbana och Svealandsbana är projekt som kan bidra till att de nu snäva gränserna för regionen sprängs. Möjligheterna för människor att bo på annan plats i Mälardalen och att arbeta i Stockholms län eller tvärtom underlättas då. Härigenom bejaskas och underlättas en tillväxt samtidigt som människor får större valfrihet såväl i boende som i arbete. Södertäljes roll som kommunikationsknutpunkt bör stärkas, bl.a. genom att stambanan ges en tillfredsställande sträckning och att Södertälje Syd blir fjärrtågsstation.

Privat näringsliv har även när det gäller de nämnda spårutbyggnaderna visat intresse för att medverka. Detta är positivt. Ett objekt som särskilt kan nämnas i detta sammanhang är Mälarbanan, där ASEA har intresse av att få fram referensobjekt för sina snabbtåg. En samverkan med enskilt näringsliv är i själva verket enda möjligheten att klara den nödvändiga kommunikationsupprustningen.

Renässans för vattenvägarna

Vattenvägarna fordrar inte dyra investerings- och underhållskostnader och för tidigare generationer var det naturligt att använda dessa. I större utsträckning än för dagen borde båt och färja kunna utnyttjas. Det är miljövänliga färdmedel. Med tanke på att Stockholms län är en ö-värld och att det är dyrbart att bygga broar, bör det övervägas om inte vattenvägarna kan få en renässans.

Flygplatser som bolag

Mot. 1988/89

T243

Vi förordar att flygplatserna drivs i bolagsform. I Stockholms län finns nu två flygplatser, Arlanda och Bromma. Arlanda, ger praktiskt taget allt det driftsöverskott som bekostar luftfartssektorn i dess helhet. De flygplatser som redan nu drivs i bolagsform gör detta mer rationellt och ekonomiskt än de statliga. Detta har fastlagts av flera utredningar. För luftfartens utveckling är det således viktigt att den erfarenheten utnyttjas samtidigt som det är rimligt att inkomsterna från Arlanda på något sätt återförs till luftfartssektorn.

Beträffande Bromma bör denna flygplats drivas som bolag. Flygplatsen behöver en upprustning, men bör därefter kunna bli lönsam. Den trafik som nu går till Bromma består främst av mindre flygplan, taxifyg, affärsflyg, ambulansflyg, tidsningsflyg etc. För Arlanda fungerar Bromma avlastande, och den trafik som går till Bromma har företrädesvis Stockholm som mål.

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 till andra länders likartade företag inom Sverige 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 genom Mälardalen mot bl.a. Stockholm och genom tågförbindelse 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 resp. tidskostnader vägs in. Prioriteringsordning och medelstilldelning över landet måste då få sin utgångspunkt från det nya beräknings sättet som också bör leda till ett bättre utslag för Stockholms län vid fördelning av medel mellan länen för vägbyggande och underhåll.

Hemställan

Med hänvisning till vad i motionen anförts 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 miljöskonande kringfartsleder samt tvärleder tidigareläggs,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att möjligheterna till privat finansiering bör tas tillvara som ett sätt att genomföra angelägna projekt, såväl väg- som spårprojekt,

[att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för transport av farligt gods genom tätorter,¹]

5. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att underlätta trafikarbetet i Stockholmsregionen,

6. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om huvudmannaskap för flygplatserna,

[att riksdagen upphäver lagen om byggnadstillstånd m.m. (1971:1204).²]

Mot. 1988/89
T243

Stockholm den 24 januari 1989

Görel Bohlin (m)

Gösta Bohman (m)

Margaretha af Ugglas (m)

Birgitta Rydler (m)

Filip Fridolfsson (m)

Jerry Martinger (m)

Inger Koch (m)

Jan Sandberg (m)

Lars Tobisson (m)

Alf Wennerfors (m)

Knut Billing (m)

Allan Ekström (m)

Gunnar Hökmark (m)

Göran Ericsson (m)

¹ 1988/89:F6723

² 1988/89:A459