

## Motion till riksdagen 2005/06: MJ439

av **Kalle Larsson m.fl. (v)**

# Stockholms miljö och infrastruktur

*Motionen delad mellan flera utskott*

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att berörda regionala och nationella myndigheter skall verka för att förbättra reningseffekten och slamhanteringen vid reningsverken och att påskynda utvecklingen av mer slutna VA-system.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner, Skärgårdsstiftelsen och andra intressenter tar fram en förvaltningsplan för skärgården grundad på lokalt deltagande i syfte att få till stånd ett hållbart nyttjande av Stockholms skärgård.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner tar fram en sjörestaureringsplan för regionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Bromma flygplats skall stängas.<sup>2</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att kommunerna i Stockholmsregionen skall åläggas att redovisa bullerplaner som skall visa hur bullret successivt skall minska.<sup>1</sup>
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att kommunerna och näringslivet skall underlätta för invånarna att öka kretsloppsgraden i sin avfallshantering.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Länsstyrelsen i Stockholms län skall stödja och stimulera alla kommuner i länet att söka Klimpbidrag.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att stadsplanering och annan fysisk planering i Stockholmsregionen skall bidra till att minska belastningen på miljön och klimatet i enlighet med de nationella miljömålen.<sup>1</sup>
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att trafikinvesteringarna i Stockholmsregionen måste motsvara regionens behov, vilket betyder att Vägverket och Banverket måste prioritera investeringar i Stockholmsregionen.<sup>2</sup>

**Fel! Okänt namn på**

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att investeringar i kollektivtrafik skall prioriteras före investeringar i nya vägar.<sup>2</sup>
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur skall motverka segregeringen.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 1, 5 och 8 hänvisade till BoU.

<sup>2</sup> Yrkandena 4 och 9–11 hänvisade till TU.

## Investera i Stockholmsregionens miljö- och transportsektorer

Stockholmsregionen är landets hjärta. Här bor en fjärdedel av befolkningen och regionen är navet för en stor del av landets transporter och landets administration. Antalet invånare i Stockholmsregionen ökar kontinuerligt. Många företag har sina huvudkontor i Stockholm – det är också centrum för landets utrikespolitiska kontakter. Det är också ett välrenommerat centrum för forskning och globala konferenser. En stor del av Sveriges utländska turistbesökare kommer till Stockholm.

Stockholms skärgård är internationellt sett unik och drar många besökare, både inhemska och utländska.

Stockholmsregionen är också en del av Mälardalsregionen. Förbättrade kommunikationer och en breddad arbetsmarknad och större möjlighet att förlägga en viss del av arbetet i hemmet har gjort att denna stora region smälter samman. En tredjedel av landets befolkning bor i Mälardalsregionen.

Detta skapar stort tryck på regionens tillgångar såsom naturresurser och mark och det skapar större behov av samordnad planering – det gäller särskilt infrastruktur, planering och investeringar.

När det gäller Stockholmsregionens miljö- och transportsektorer finns det glädjeämnen men också brister. Vi tar i denna motion upp ett antal problem inom miljöområdet respektive infrastrukturen. Anledning till att vi tar upp dessa ämnen i samma motion är den stora effekt som infrastruktur och transporter har på miljön.

När det gäller miljön har förbättringar skett inom många områden, men det är fortfarande en lång väg kvar att gå innan vi kan vara helt nöjda. De nationella miljökvalitetsmålen anger att miljöproblemen skall vara lösta inom en generation, dvs. till år 2020. Skall vi klara det i Stockholmsregionen behöver flera åtgärder vidtas – inte minst inom transportsektorn.

När det gäller transportsektorn har flera viktiga investeringar skett under den gångna mandatperioden. Kapaciteten inom järnvägssektorn har ökat bl.a. tack vare den nya Årstabron. Tranebergsbron har fått ökad kapacitet och Södra länken är byggd, om än i för stor skala. Beslut har tagits om försök med trängselskatter. Byggandet av en tågtunnel under Stockholm kommer för överskådlig tid att lösa kapacitetsproblem som finns inom järnvägsektorn.

Det största problemet – att vägtrafiken fortsätter att öka i regionen – har man dock inte lyckats vända. Här måste fler åtgärder genomföras om man skall få det kollektiva resandet att öka på bekostnad av vägtrafiken.

Effekterna av ökad vägtrafik är intimt sammankopplade med flera miljö- och hälsoproblem: luftföroreningarna ökar, bullret ökar, energislöseri, klimatpåverkan ökar.

Dessutom genererar ökad vägtrafik fler olyckor och vägtrafik tar stora markområden i anspråk. Vi kan också notera en tendens att väginvesteringar gynnar rika mer än fattiga genom att vägar t.ex. grävs ner i områden med välbärgade invånare.

Fel! Okänt namn på

## Miljöåtgärder

### Vatten

När det gäller vatten är reningsgraden i dag hög i våra avloppssystem. En stor del av avloppsvattnet släpps numera ut i Saltsjön mellan Stockholm, Lidingö och Nacka. Trots hög reningsgrad är det fortfarande några procent av näringsämnena som hamnar i Saltsjön och förs vidare ut i skärgården. Effekterna av detta syns bl.a. genom tillväxt av grönalger och försämrat siktdjup i vattnet. Det är avloppsvattnet från mer än en miljon människor som hamnar i Saltsjön som är inloppet till Stockholm. Även endast ett par procent näring som slipper förbi blir stora mängder när det är avlopp från en miljon människor. Det är också problem vid höga vattenflöden; reningsverken tvingas då brädda, dvs. släppa förbi orenat vatten. Ett sätt att lösa detta är att bygga om så att dagvatten (regnvatten från fastigheter och hårdgjorda markytor) inte hamnar i reningsverken utan renas med andra metoder.

Ett annat problem är att sluta kretsloppet av näringsämnen mellan stad och land. Näringen härstammar från åkermarken, men hamnar antingen i havet eller i slammet som bildas i reningsverken. Slammet går bara till en vis del tillbaka till jordbruksmarken.

Ett annat problem som fortfarande är problematiskt är enskilda anläggningar som saknar tillräcklig rening. Det är först när alla dessa anläggningar är åtgärdade som det är möjligt att restaurera en sjö eller grund havsvik.

För att förbättra situationen behöver reningsgraden bli bättre vid reningsverken, slammet tas om hand på ett mer kretsloppsorienterat sätt och utveckling måste ske av mer slutna VA-system. Detta är bl.a. en fråga för nationella myndigheter.

Riksdagen ger regeringen tillkänna som sin mening att berörda nationella myndigheter skall verka för att förbättra reningseffekten och slamhanteringen vid reningsverken och att påskynda utvecklingen av mer slutna VA-system.

Stockholms skärgård är unik och man har också stora problem, utöver tillförseln av gödningsämnen, stora fartyg i trånga farleder, gifter till vattnet från bl.a. båtbottnfärger, för hårt fisketryck i vissa delar, störningar av grunda områden som är känsliga yngelplatser för fisken, för hårt tryck från tusentals besökare och omfattande bullerproblem från en alltmer utbredd motorbåtstrafik.

Det behövs en samlad skärgårdsstrategi där lokalbaserad skärgårdskultur baserad på ekoanpassad turism främjas.

Ett speciellt problem är de ständigt pågående brotten mot strandskyddet, som vissa kommuner regelmässigt struntar i eller kringgår. Det missgynnar den del av allmänheten som inte har råd att köpa sig tillträde till attraktiva stränder – vi ser en privatisering av de mest attraktiva och skyddsvärda vattenmiljöerna vi har. Dessutom hotas den unika biologiska mångfald som finns vid stränderna. Detta måste stoppas. Vänsterpartiet har tidigare skrivit särskilda riksdagsmotioner om detta.

Riksdagen ger regeringen tillkänna som sin mening att Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner, Skärgårdsstiftelsen och

## Fel! Okänt namn på

andra intressenter tar fram en skötsel- och förvaltningsplan grundad på lokalt deltagande i syfte att få till stånd ett hållbart nyttjande av Stockholms skärgård.

När det gäller Stockholmsregionens sjöar och vattendrag är fortfarande det stora problemet övergödda sjöar – ett resultat av orenade avlopp rakt ut i sjöarna under många decennier. Sjöarna går att restaurera men det kräver ofta många års behandling. Restaurering skall inte bara gälla näringsstatus utan skall också främja förhållandet för fisk och andra vattenlevande arter, t.ex. genom att ta bort vandringshinder. Bilden är splittrad över vad kommunerna gör. Stockholms kommun satsar nu stort på sjörestaurering, medan andra kommuner knappt gör något.

I många fall berör sjöar och deras avrinningsområde flera kommuner, så ökad samordning och en strukturerad restaureringsplan behövs.

Riksdagen ger regeringen tillkänna som sin mening att Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner tar fram en sjörestaureringsplan för regionen.

## Buller

Antalet människor som störs av buller är fortfarande för högt. Det gäller både allmänt mindre högt buller och höga bullernivåer som ligger över gällande gränsvärden. Till stor del är det den alltmer utbredda trafiken av alla slags motordrivna ”fordon” – från vattenmopeder till jetplan – som står för merparten av bullret; det finns även långt ut i skärgården en bakgrundsmatta av motorbuller. Trots att en del åtgärder vidtas för att minska bullret är situationen i stort sett inte förbättrad. I många fall ökar problemen eftersom man – på grund av platsbrist – tillåter bostads- och fastighetsbyggande på bullerutsatta platser, som man tidigare inte skulle ha tillåtit. Eftersom många människor upplever bullerproblematiken som ett av de svåraste och tilltagande miljö- och hälsoproblemen bör kommuner åläggas att redovisa bullerplaner vars syfte skall vara att successivt minska bullret.

Ett särskilt bullerproblem är bullret från Bromma flygplats som ligger mitt bland bostadsområden, en synnerligen olämplig lokalisering ur både miljö-, hälso- och säkerhetsaspekter. Bromma bör omedelbart stängas, flygtrafik ersättas med tåg på många sträckor och övrig kvarvarande flygtrafik skall hänvisas till Arlanda och Skavsta.

Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna att Bromma flygplats bör stängas.

Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna att kommunerna i Stockholmsregionen skall åläggas att redovisa bullerplaner som skall visa hur bullret successivt skall minska.

Fel! Okänt namn på

## Återvinnings- och avfallshantering

Svenskar är världsmästare på återvinning. När det gäller insamling av glas, papper och metall är vi bäst. Inom dessa sektorer är vi nära det eftersträvarvärda slutna kretsloppet utan negativa bieffekter på miljön. Trots detta ökar den totala mängden avfall från hushållen och fortfarande bränns stora mängder avfall, som skulle kunna återanvändas eller återvinnas på bättre sätt än bara att bränna det. En del av avfallet som kan betraktas som biobränslen är bra att det bränns, men fortfarande bränns t.ex. matrester som skulle kunna bli till ny matjord.

Fortfarande känns också delar av återvinningssystemen vara i sin linda, systemen lider av barnsjukdomar och alltför stort ansvar ligger på konsumenterna. Återvinningsstationerna sköts dåligt. Det är långt till dem, och är man rörelsehindrad eller inte har tillgång till bil är det svårt att delta i återvinningssystemen. Vänsterpartiet har i budgetförhandlingar med regeringen i höst fått igenom en ökad skatt på deponerat avfall och en skatt på förbränning av avfall. Detta kommer att leda till minskade mängder avfall och större tryck på producenterna att minska avfallsmängderna.

Regionalt och lokalt kan man uppmuntra både affärer och konsumenter att välja varor och produkter som genererar små avfallsmängder eller varor som är lätta att återvinna. Kommunerna och näringslivet skall underlätta för invånarna att öka kretsloppsgraden för sitt avfall. Riksdagen ger regeringen tillkänna sin mening att kommunerna och näringslivet skall underlätta för invånarna att öka kretsloppsgraden av sitt avfall.

## Energieffektivisering och förnybara energislag

Av många skäl måste energikonsumtionen per capita minska i rika länder som Sverige, inte minst av globala rättviseskäl. Skulle alla konsumera lika mycket energi per person som vi gör i Sverige skulle vi behöva mångdubbelt större energitillgångar än vad som finns tillgängligt på jorden.

I Stockholmsregionen pågår många projekt och investeringar som syftar till att minska eller effektivisera energikonsumtionen. Fjärrvämeutbyggnad pågår, fastigheter byggs om för att minska energibehovet, kollektivtrafiken – som är tio gånger energieffektivare än vägtrafik – byggs ut.

Det finns också exempel på mindre lyckade projekt där energibehovet ökar. Det handlar om planering för t.ex. externa köpcentra som ökar behovet av vägtransporter och där människor som saknar bil får sämre service. Ett annat känt misslyckande är Hammarby Sjöstad där utgångspunkten var bostäder med låg miljöpåverkan och låg energikonsumtion. Men det blev tvärtom – den moderna arkitekturen med stora glasytor gav i stället högre energikonsumtion. Detta visar att mycket återstår att göra innan insikten om det kretsloppsbaserade samhället i balans med miljön har slagit igenom.

Många projekt som minskar energibehovet och därmed klimatpåverkan har stöd av de statliga bidrag som finns för klimatinvesteringar – s.k. Klimp. Vänsterpartiet har i de nu slutförda förhandlingarna om statsbudgeten fått igenom en ökning av dessa med ca 800 miljoner för åren 2006–2008. Det finns alltså tillgång till medel för fortsatta investeringar i bl.a. energisektorn för att minska energibehovet och dämpa klimatpåverkan. Det är viktigt att alla kommuner söker dessa bidrag. Är intresset stort och många effektiva projekt planeras är chanserna goda att ytterligare statliga medel tillkommer.

Att minska energibehovet är viktigast, men det är också viktigt att övergå till miljöanpassade förnybara energislag som t.ex. biobränslen, värmepumpar, sol – och vindkraft. Vi ser nu – i takt med stigande pris på olja och bensin – början på en övergång till etanol istället för bensin.

Riksdagen ger regeringen tillkänna att Länsstyrelsen i Stockholms län skall stödja och stimulera alla kommuner i länet att söka Klimpbidrag.

Riksdagen ger regeringen tillkänna att stadsplanering och annan fysisk planering i Stockholmsregionen skall utgå från att minska belastningen på miljön och klimatet i enlighet med de nationella miljömålen.

## Miljöanpassa trafiken

Den helt dominerande orsaken till miljöproblemen i Stockholmsregionen är vägtrafiken. Vägtrafik genererar luftföroreningar, buller, partikelutsläpp, klimatpåverkande gaser och kräver stora markområden. Vägtrafiken orsakar också stor oro och osäkerhet dagligen – inte minst hos äldre och barn och ungdomar som inte har tillgång till bil utan tillhör gruppen s.k. oskyddade trafikanter.

Trots många beslut, planer och förvaltningsstrategier om minskad biltrafik ökar den fortfarande år från år i regionen. Detta gör att köerna på vägarna ökar. Kraven på fler vägar ökar i samma takt och nya vägar genererar ökad biltrafik osv. Vi måste bryta denna trend så snart som möjligt. Av en rad miljö- och naturresursskäl måste tendensen till ökad vägtrafik brytas.

Vänsterpartiet kan acceptera vägombyggnader för att bygga bort flaskhalsar och säkerhetsrisker men det är stopp för nya vägar som höjer kapaciteten.

Det är också så att de statliga medlen till infrastrukturinvesteringar under många år har varit för låga i Stockholmsregionen i förhållande till befolkningens mängd och befolkningsökningen. Detta har resulterat i de trängselproblem och kapacitetsbrister vi i dag ser i kollektivtrafiken och på vissa vägar. Dessa trängselproblem är i ett nationellt perspektiv de allvarligaste i landet och kan dagligen beröra hundratusentals människor. Många bedömer kapacitetsproblemen i infrastrukturen som det största problemet för Stockholmsregionens utveckling.

Systemen har heller ingen reservkapacitet, vilket gör dem extremt känsliga för störningar. En liten olycka på fel plats kan orsaka kaos i både kollektiv- och vägtrafiken under en hel dag. Trängselskatt bidrar till att minska problem

**Fel! Okänt namn på**

men det behövs grundläggande investeringar i kollektivtrafiken för att nå ytterligare förbättringar.

Det finns särskilt vissa angelägna spårutbyggnader som omedelbart borde igångsättas förutom den nu beslutade tågtunneln. Inte minst kollektiva förbindelser på tvären i regionen brister.

Det handlar om fortsatt utbyggnad av tvärbanan, utbyggnad av tunnelbanan, ökad kapacitet på pendeltågen och fler och snabbare busslinjer. Det handlar om fler kollektivfiler och utbyggnad av pendelparkeringar. Det handlar också mycket om att bygga upp moderna sammanhängande cykelbanenät, men det tar Vänsterpartiet upp i en särskild riksdagsmotion (2005/06:T330). Cyklandet ökar i Stockholmsregionen men med ganska små medel skulle cyklandet kunna öka många gånger om – vilket bl.a. skulle minska behovet av dyra infrastrukturinvesteringar. Riksdagen ger regeringen till känna som sin mening att trafikinvesteringarna i Stockholmsregionen måste motsvara regionens behov vilket betyder att Vägverket och Banverket måste prioritera investeringar i Stockholmsregionen.

Det är också viktigt att investeringar sker på ett sådant sätt det bidrar till att utjämna livs- och boendevillkor utifrån ett rättviseperspektiv. Boendet i Stockholmsregionen är oerhört segregerat. Därför är det viktigt att även investeringar i infrastrukturen bidrar till att motverka segregeringen. Det kan ske genom att t.ex. förlägga stora vägar som går nära utsatta bostadsområden i tunnlar, t.ex. E 18 vid Tensta och Rinkeby eller Nynäsvägen i Enskede. Det är ett effektivt sätt att dels förbättra boendemiljöer, dels öka tillgången på mark. Man kan också motverka segregeringen genom att styra investeringar i kollektivtrafiken till fattigare områden. Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna att investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur skall motverka segregeringen.

Stockholm den 1 oktober 2005

*Kalle Larsson (v)*

*Mats Einarsson (v)*

*Sermin Özurküt (v)*

*Ulla Hoffmann (v)*