

## Motion

1975/76: 2155

av herr Lidgard m. fl.  
om Stockholmsregionens utveckling, m. m.

I motionen nr 1716 till 1975 års riksmöte behandlades den sedan 1970-talets början förändrade trenden i Stockholmsregionens utveckling som lett till ökade ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga problem i regionen. Enligt motionärernas mening hade regeringen icke i sina regionalpolitiska åtgärder tagit tillräcklig hänsyn till den förändrade utvecklingen vilket i sin tur lett till att den förda politiken kommit att bli direkt Stockholmsfientlig i sina reella konsekvenser. I motionen anfördes en rad konkreta exempel på detta, såsom det rådande etableringssamrådet, beslutet om verksutflyttningen etapp II, den restriktiva tilldelningen till länet av statliga medel för trafikinvesteringar, skärgårdspolitiken m. m.

Mot denna bakgrund föreslogs bl. a. att etapp II av utflyttningen av statliga verk från Stockholmsregionen inte skulle komma till stånd, att möjligheterna till en mer spridd lokalisering av statlig högre undervisning och förvaltning i Stockholms län skulle prövas samt att det obligatoriska etableringssamrådet skulle upphävas liksom att kontroll av företagsetablering ej skall införas i Stockholms län. Vidare framhöll man att Stockholmsregionens arbetsmarknadspolitiska, ekonomiska och näringspolitiska problem fortsättningsvis bör ägnas större uppmärksamhet i samband med statlig regionalpolitisk planering. Sälunda borde Stockholms läns skärgård komma i åtnjutande av statligt glesbygdstöd.

Motionen mötte icke det gensvar som den enligt vår mening allvarliga situationen i Stockholms län motiverade. Regeringen har inte heller ändrat attityd till Stockholmsregionen. Eftersom den nedåtgående tendensen dessutom synes fortsätta finns det anledning att återkomma till frågan.

### Ekonomisk utveckling

Ett mått som väl illustrerar den ekonomiska aktiviteten i en kommun eller region är utvecklingen av skatteunderlaget. En jämförelse mellan Stockholms län och riket i detta avseende visar klart hur regionen under 1970-talet kommit att släpa efter landet i övrigt. Under 1960-talet ökade länets – Stockholm medräknat – skatteunderlag med i genomsnitt 9,3 % per år mot 9,7 % för riket – dvs. en skillnad till regionens nackdel på 0,4 %. Under 1970-talet har skatteunderlaget hittills ökat med i genomsnitt 8,6 % medan motsvarande siffra för riket är 9,9 % per år. Skillnaden är således nu 1,3 % per år till länets nackdel och den har till yttermera visso uppkommit genom att ökningen i Stockholmsregionen minskat medan riket upprätthåller takten

från 1960-talet. Detta illustrerar väl de strukturella förändringarna i länets ekonomiska utveckling. Det bör i detta sammanhang framhållas att även Göteborg och Malmö i varierande grad visar tecken på en likartad utveckling.

Ett studium av det antagna Länsprogram 74 för Stockholms län ger vid handen att den hittillsvarande utvecklingen inte kan beräknas fortsätta under åtminstone hela 1970-talet. I programmet anges det sannolika befolkningstalet i länet till mellan 1,52 och 1,56 milj. invånare 1980. Jämfört med dagens sifra – 1,49 milj. – innebär i vart fall den lägre av dessa nivåer en mycket begränsad befolkningsutveckling närmast motsvarande födelseöverskottet. I det sammanhanget bör därtill observeras att landstingets planeringskontor ifrågasätter om man ens kommer att nå det lägre planeringstalet. Detta resonemang understryks av att länet 1974 hade ett utflyttningsnetto till övriga landet på 4 500 personer och att även 1975 beräknas en nettoutflyttning på 5 500 personer. Regionens befolkning ökar således i dag inte ens med födelseöverskottet.

Den främsta orsaken till denna utveckling är att det relativa arbetsmarknadsläget för viktiga yrkesgrupper i regionen undan för undan försämrats under hela 1970-talet. Det minskande bostadsbyggandet har exempelvis lett till en betydande utflyttning av byggnadsarbetare till andra delar av landet. Enligt länsprogrammet kommer det årliga bostadsbyggandet i länet även fortsättningsvis att uppgå bara till ca hälften av vad som producerades under slutet av 1960-talet.

En annan grupp som mött stigande svårigheter på arbetsmarknaden är tjänstemännen. Utflyttningen av statliga verk, en hårdare rationaliseringstakt och lägre ekonomisk aktivitet inom företagsamheten i stort har lett till relativt sett stigande arbetslöshet bland tjänstemän i länet.

Länsprogrammets bedömning av sysselsättningsutvecklingen under resten av 1970-talet är inte heller särskilt optimistisk. Fram till 1980 kommer nettoökningen av antalet arbetsplatser i länet att bli endast ca 15 000. Denna prognos bygger i sin tur på att den kommunala sektorn kan öka sin sysselsättning med 2 % årligen vilket torde bli svårt om man samtidigt skall hålla tillbaka ökningen av kommunalskatterna. Dessa svårigheter förstärks naturligtvis av den ovan redovisade svaga utvecklingen av skatteunderlaget i regionen.

Mot bakgrund av här redovisade fakta finns det enligt vår mening all anledning för statsmakterna att överväga åtgärder för att garantera en balanserad utveckling även för huvudstadsregionen. Det lokaliseringssamråd som fortfarande gäller service- och tjänstesektorn bör därför omgående upphävas. Riksdagen bör således uttala att den icke ser någon anledning att införa etableringskontroll vad gäller nyetableringar i Stockholms län.

Stockholmsregionen upplever också i dag en påtagligt bristande balans vad gäller den inomregionala fördelningen av sysselsättningstillfällen. Denna yttrar sig främst i en stark koncentration av arbetsplatser till kärnområdet – Stockholms, Solna, Sundbybergs, Lidingö och Nacka kommuner – medan

Åtskilliga förortskommuner främst i söder och sydost är i stort behov av arbetstillfällen. Det måste med nu rådande ansvarsfördelning i samhället vad gäller arbetsmarknadspolitiken anses falla under statens ansvar att på allt sätt bidra till att minska denna obalans vilken finns utförligt redovisad i länets Länsprogram 74. Genom sin roll som stor arbetsgivare i regionen har staten också goda möjligheter att lämna sådana bidrag.

Statliga verk och myndigheter borde vid sina lokaliseringsoverväganden beakta den inomregionala balansen och därvid undvika att förlägga sina arbetsplatser till kärnområdet. De planer beträffande lokaler man har i dag, vilka bl. a. framgår av byggnadsstyrelsens redovisning "Lokalförsörjningsstudie 75", tyder dock inte på att sådana hänsyn tas i någon nämnvärd grad. En fortsatt koncentration av arbetstillfällen till kärnkommunerna är i stället att förvänta. Riksdagen bör därför i skrivelse till regeringen begära att denna ger anvisningar till verk och myndigheter att i sin planering allvarligt pröva förläggning till arbetsplatsfattiga förortskommuner. Därvid bör ett intimt samarbete ske med de planeringsansvariga myndigheterna i länet – länsstyrelsen och landstinget. Vi vill i det sammanhanget erinra om att landstinget 1975 begärde överläggningar med byggnadsstyrelsen i dessa frågor.

### Trafikinvesteringar

En storstadsregions möjligheter att fungera ekonomiskt och arbetsmarknadsmässigt bygger i avgörande grad på att den har en väl utbyggd och tillgänglig trafikapparat. Inte minst spelar den kollektiva trafiken en väsentlig roll. Stockholmsregionen har också i dag en vid internationella jämförelser mycket god och för den enskilde resenären billig kollektivtrafik. Utbyggnaden och driften av denna kollektivtrafik ställer dock växande krav på länets skattebetalare. 1976 går 2,25 kronor av varje beskattningsbar hundrakrona hos medborgarna i länet till den kollektiva trafiken, vilket innebär att landstinget som ansvarigt för denna trafik subventionerar trafikbolagen med över 700 milj. kr. Detta är ett högre belopp än vad statsmakterna sammanlagt ställer till förfogande för järnvägs- och busstrafik för hela riket. I detta sammanhang bör framhållas att den höga subventionsgraden för Stockholmsregionens kollektivtrafik leder till minskade skatteavdrag för arbetsresor vilket i sin tur innebär avsevärt högre skatteintäkter för staten än vad som blivit fallet om trafiken drivits med större kostnadstäckning via biljett- och kortpriser. Både landstinget och länsstyrelsen har i olika sammanhang framhållit angelägenheten av att staten stöder satsningen på kollektiv trafik genom att i olika former återföra denna skattevinst till huvudmannen för trafiken – landstinget.

Det statliga stöd som i dag utgår till regionens kollektivtrafik bygger på den s. k. Hörjelöverenskommelsen och innebär att staten betalar 95 % av underbyggnadskostnaderna för tunnelbanor. Därtill erhålls ett visst stöd till

skärgårdstrafiken via Waxholmsbolaget och smärre bidrag till busstrafiken på vissa linjer som uppfyller definitionen på glesbygdstrafik.

Det tillämpade bidragssystemet är genom sin brist på flexibilitet olyckligt eftersom det motverkar en förutsättningslös bedömning av vilka trafikinvesteringar som är lämpligast och tenderar att styra dessa till dyra tunnelbanebyggen. Genom att befolkningsutvecklingen i länet minskat kraven på T-banebyggen kommer också det statliga stödet att automatiskt nedgå. Landstinget fullföljer nu endast beslutade och påbörjade utbyggnader.

Från regionalt håll – länsstyrelse och landsting – har vid upprepade tillfällen, senast i samband med yttrandena över KOLT, påpekats att statsbidragen måste kunna utgå oberoende av vilken typ av trafiksystem man väljer att investera i. Därtill kommer att staten även bör ha intresse av att stimulera en hög standard på den kollektiva trafiken genom att också ge bidrag till driften. Vi vill från dessa utgångspunkter upprepa vårt krav att det statliga stödet till kollektivtrafiken bör utgå som ett bidrag vilket dels ger förutsättningar för en bedömning av lämpliga åtgärder för att förbättra trafiken, dels säkerställa att landstinget som huvudman för trafiken också får ett reellt och totalt ansvar för dess uppläggning och drift. Detta är från både demokratiska och praktiska utgångspunkter ett starkt önskemål.

Stockholmsregionen är i stort behov av vägutbyggnader i syfte att dels minska trycket mot Stockholms centrala delar genom ett sammanhängande system av kringfartsleder, dels för att förbättra förutsättningarna för regional balans genom att länets ytterområden knyts fastare till Stor-Stockholmsområdet. Mot denna bakgrund framstår statsmakternas nuvarande tilldelning av vägmedel till länet som olycklig och uttryck för en bristande förståelse för regionens problem.

De nyligen fastställda flerårs- och fördelningsplanerna för 1976–1980 innebär en drastisk nedskärning i förhållande till tidigare planer. Så minskas exempelvis medelstillelningen till regionen i fördelningsplanen med totalt ca 90 milj. kr. Detta är som framhållits av både länsstyrelsen och landstinget helt oacceptabelt och kommer oundvikligen att få negativa konsekvenser för trafikmiljö och trafiksäkerhet.

Situationen förvärras därtill av att vägverket under den nu genomförda planeringsomgången visat en påtaglig motvilja mot att ta hänsyn till de synpunkter som under remissbehandlingen framförts av kommunala och regionala organ i regionen. Man har från verkets sida bemött kritik mot avvägningen mellan olika projekt i planerna med antydningar om att för det fall länet inte accepterar denna avvägning måste man överväga att låta medel gå till projekt i andra delar av landet. Bortsett från det ur demokratisk synpunkt olämpliga i detta agerande innebär det en uppenbar risk att remissarbetet i fortsättningen inte kommer att upplevas som meningsfullt från remissinstansernas sida.

Vi vill starkt understryka vikten av att statsmakterna vid den fortsatta

medelstilldelningen till Stockholms län beaktar nödvändigheten av att projekten utbyggnad och förbättring av Norrtälje- och Nynäsvägarna liksom kringfartsleder av typen Norra Länken och Söderleden kan genomföras snarast möjligt.

I föregående års motion behandlades även frågan om Bromma flygplats framtid liksom skärgårdsfrågorna. Dessa frågor behandlas nu i särskilda motioner till årets riksdag.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställs\*

att riksdagen

1. beslutar att helt upphäva det obligatoriska etableringssamrådet
2. uttalar att kontroll av företagsetableringar i Stockholms län ej skall införas
3. i skrivelse till regeringen hemställer att denna utfärdar anvisningar till statliga verk och myndigheter att dessa vid sina lokaliseringsoverväganden vad gäller etableringar i Stockholms län beaktar önskemålet om en bättre inomregional balans vad gäller sysselsättningstillfällen
4. ger regeringen till känna att Stockholmsregionens arbetsmarknadspolitiska, ekonomiska och näringspolitiska problem fortsättningsvis bör ägnas större uppmärksamhet i samband med statlig regionalpolitisk planering.

Stockholm den 27 januari 1976

H. BERTIL LIDGARD (m)

ASTRID KRISTENSSON (m)

BRITT MOGÅRD (m)

BERTIL AF UGGLAS (m)

ALLAN HERNELIUS (m)

INGRID DIESEN (m)

GEORG DANELL (m)

ALLAN ÅKERLIND (m)

ANDERS WIJKMAN (m)

ALF WENNERFORS (m)

FILIP W. FRIDOLFSSON (m)

MARGARETHA AF UGGLAS (m)

\* (Se även motion 1975/76:2156)