# Motion

## 1983/84: 1788

**Gunnel Liljegren och Birgitta Rydle**

**Trafikfrågor i Stockholmsregionen**

Stockholmsregionen har goda förutsättningar för ett blomstrande näringsliv och erbjuder som helhet en hög levnadsstandard för sina invånare. Det finns dock stora skillnader mellan de olika delarna av Stockholms län. Om man jämför den norra länsdelen med den södra finner man att sydregionen är "fattig" i många avseenden. Nordregionen tenderar att bli allt rikare på resurser medan sydregionen blir allt fattigare. Utvecklingen bildar en ond cirkel.

Antalet arbetstillfällen har i länet som helhet ökat under det senaste decenniet, men betydligt mindre i syd- än i nordregionen. En kartläggning av obalansen i länet gjord av sydkommunerna visar bl.a. att såväl förvärvsfrekvensen som självförsörjningsgraden är mycket lägre i länets sydregion. Av samma studie framgår att arbetslösheten i länets kommuner – vilka kriterier man än väljer – under 1979–1982 varit i särklass svårast i Södertälje, Botkyrka och Haninge.

Ändå har sydregionen vissa grundförutsättningar för ett ökat byggande och ett utökat näringsliv med t. ex. kolvärmeverket vid Igelsta i Södertälje och det stora reningsverket vid Himmerfjärden, något som innebär lägre initialkostnader vid nyanläggningar; de stora investeringarna är redan gjorda.

Särskilda åtgärder måste till för att bryta den onda cirkeln beträffande bostäder, skolor, service, sjukvård, kommunikationer etc. Dessa åvilar i första hand kommuner och landsting, men det finns områden där statliga insatser kan motverka obalansen och främja näringsliv, utbildning och annan service.

### Vägnätet

På 1960- och 1970-talen bidrog söderkommunerna till att lösa Storstockholms bostadsbrist. Bostäder uppfördes och industriområden anlades med förespeglingar om nya huvudvägar, vilka tillkom långt senare och i vissa fall ännu inte byggts.

Norr om Stockholm är vägnätet tätare. Tre Europavägar passerar genom de mest tättbebyggda områdena medan sydkommunerna Haninge, Tyresö, Värmdö och Nynäshamn har mycket långt till en Europaväg. Den planerade Orlångsleden skulle innebära stora samhällsekonomiska och sociala vinster för näringslivet i dessa kommuner. Flera företagsetableringar i Haninge har stupat på avsaknaden av en godtagbar tvärled. Senast

hösten 1983 har Apoteksbolaget angivit detta motiv för att avstå från lokalisering av ett storlager som skulle sysselsätta ca 400 personer, och en transportekonomisk utredning för etablerade företag i Jordbro industriområde redovisar en årlig besparing på drygt 3 milj. kr. om Orlångsleden vore byggd. För att stärka näringslivet i sydostsektorn av länet bör man prioritera Orlångsleden och tidigarelägga byggstarten (nu planerad till 1991).

Av trafiktekniska och samhällsekonomiska skäl bör likaså den planerade saltsjöbron över Södertälje kanal prioriteras. Bron utgör sista pusselbiten i väg 225, och skulle bl.a. sätta Nynäshamn i bekvämare förbindelse med E 4. Den skulle underlätta transporterna för Södertälje och innebära en positiv faktor vid nyetableringar.

**Inrikesflyget**

Genom inrikesflygets flyttning till Arlanda har söderkommunerna fått en för en så tätt befolkad region ovanligt lång väg till trafikflygplats. Luftfartsverket har i "Utredning om behovet av trafikflygplatser i Stockholmsregionen" (1983) funnit att det enda tänkbara alternativet för lokalisering av en andra trafikflygplats i regionen, om Bromma helt läggs ned, är Tullinge-F18 eller Tullinge-Getaren. En flygplats i Tullinge med inrikes- och allmänflyg skulle innebära ett starkt stöd för regionens näringsliv och skapa förutsättningar för nya företagsetableringar. Om det blir aktuellt med en ny flygplats i Stockholmsregionen måste byggandet kunna påbörjas utan ytterligare försenade utredningar. Luftfartsverket bör därför få i uppdrag att gå vidare med en utredning om förutsättningarna för och konsekvenserna av en sådan satsning.

**Järnvägen**

Efter många diskussioner finns det långt framskridna planer på att bygga ett nytt järnvägsspår söderut från Stockholm med sträckning direkt från Flemingsberg till Järna, förbi centralorten Södertälje. Detta skulle innebära en stor nackdel för Södertäljes invånare och näringsliv. Centralorten i länets näst största kommun måste liksom tidigare vara huvudstation för SJ-tågen.

**Hemställan**

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen uttalar sig för att åtgärder i enlighet med motionen vidtas vid trafikplaneringen i syfte att häva den regionala obalansen i Stockholms län.

Stockholm den 25 januari 1984

GUNNEL LILJEGREN (m) BIRGITTA RYDLE (m)