

Motion till riksdagen

1989/90:A297

av Ylva Annerstedt m.fl. (fp)

Arbetsmarknaden i Stockholms län

Inledning

Huvudstadsregionens betydelse för resten av landet

Utveckling och förändring är grunden för ett bättre samhälle.

I Stockholmsregionen finns unika förutsättningar för både utveckling och förändring. Här bor en femtedel av landets befolkning. Regionen står för mellan en femtedel och en fjärdedel av landets inkomster. Här finns vart fjärde företag i Sverige, som arbetar med import och export av varor och tjänster. I Stor-Stockholm finns en tillräcklig bas för många slags aktiviteter, som helt saknas i andra delar av Sverige. Storstadens mångfald skapar möjligheter och ekonomisk expansion som kommer hela landet till del.

Utvecklingen i Stockholmsregionen har också stor betydelse för hela landets framtid. Sysselsättningen i alla industrialiserade länder förskjuts från tung energi- och råvarukrävande varuproduktion mot den kunskaps- och kommunikationsberoende tjänsesektorn. Sverige befinner sig i en omfattande omstrukturering av arbetsmarknaden. Klarar vår region omställningen, kommer andra landsdelar att ha lättare att följa efter.

Det väsentliga i en fungerande regionalpolitik är att skapa kreativa miljöer över hela landet. Stockholmsregionen har många egna unika möjligheter att stimulera kreativitet och därigenom kulturliv, forskning, sysselsättning och välfärd. En allmän hämsko på Stockholmsregionen genom indragningar, pålagor och kontroller gynnar ingen, utan gör bara Sverige fattigare.

Stor-Stockholms framtid måste utvecklas i samverkan med andra regioner. Från många andra län framförs förslag om tunga statliga investeringar i syfte att underlätta kommunikation mellan det egna länet och huvudstaden. Exempel är idéer om nya och snabba järnvägar runt Mälaren, motorvägslänkar med andra större svenska städer eller bättre flygförbindelser. I dessa sammanhang ser uppenbarligen andra landsdelar Stockholm som en motor för hela landet, en källa till gemensam utveckling som måste utnyttjas i samverkan.

Trenden i regionens utveckling går för närvarande mot allt större klyftor mellan den norra och den södra länsdelen. Längs stråket Stockholms City – Arlanda flockas framtidsindustrier och människor med högre inkomster. Även andra klyftor i länet förstärks om trenden fortsätter. Tillväxten är på

både norra och södra sidan av länet påtagligt förskjuten mot väster. Samtidigt finns också i norr kommuner med påtagliga problem. På östra sidan finns skärgårdskommunerna med glesbygdsproblem, få arbetsplatser och delvis dåliga kommunikationer.

De centrala och nordvästra regiondelarnas försteg i utvecklingen bygger bl.a. på deras goda kommunikationer. Närheten till både huvudstadens kraftfält och förbindelser till utlandet blir en källa till utveckling som bör tas tillvara. Men det betyder också att nyinvesteringar i kommunikationer bör kunna utnyttjas för att lyfta andra regiondelar. På Södertörn kommer både befintligt och nyetablerat näringsliv att gagnas av en ny fjärrtågsstation, ett flygfält och nya vägprojekt som ger bättre kontakt med Europavägnätet. Det ger också ett säkrare ekonomiskt underlag för ett ökat bostadsbyggande i den södra regiondelen.

Arbete och näringsliv

För Sverige som helhet är det bra om Stockholmsregionen får utveckla det man är bäst på.

Rikets huvudstadsregion måste rimligtvis inrymma en betydande administrativ verksamhet. Den bör dock begränsas till vad som är gemensamt och nödvändigt för hela landet. Möjligheter att decentralisera offentlig förvaltning till länsstyrelser, andra regionala organ och kommuner bör tillvaratas. En utflyttning av för riket gemensamma funktioner är däremot mycket tveksam.

Det är också naturligt att huvudstadsregionen är ledande, men inte dominerande, inom kulturliv och teknologisk utveckling. Musik, teater och konst bör givetvis vara väl företrädna i huvudstaden och på en kvalitetsnivå som är attraktiv internationellt. Humanistisk och naturvetenskaplig forskning samt högteknologisk utveckling kräver för en fungerande kreativitet både en viss minsta storlek och goda kontakter med andra grupper inom och utom landet. Dessa förutsättningar uppfylls bäst i eller i omedelbar närhet av ett storstadsområde. Storstadsområdet är även unikt lämpat för utveckling som bygger på importerad teknik, p.g.a. ett stort antal fristående importörer och närheten till en stor marknad.

Idag pågår en minskning av varuproduktionen i Stockholms län. Det har ibland vållat farhågor för en obalans på arbetsmarknaden. I det stora hela är det obefogat. Endast inom vissa högspecialiserade områden kan tillverkningsindustrin konkurrera om arbetskraften i storstadsområdena. Sett till regionen i stort finns ingen anledning att med särskilda medel söka hålla kvar tillverkningsindustrin i Stor-Stockholm som annars skulle söka sig till områden med bättre tillgång på arbetskraft. Om man skulle söka öka andelen industri i Stockholm skulle detta bl.a. leda till en från andra synpunkter oönskad ökning av regionens totala befolkning och att andra regioner berövas arbetstillfällen.

Näringslivet är emellertid inte lika i alla delar av regionen. Som tidigare nämnts finns det både i norr, öster och söder kommuner med svåra sysselsättningsproblem. Därför är det rimligt att stimulera framväxten av mindre tillverkningsindustri, liksom självfallet även andra typer av företag i glesbygdsområdena.

I Stockholm har Länsstyrelsen jämfört med övriga län, en mycket stor andel komplicerade deklARATIONER att granska. Det är framför allt de omfattande företagsdeklARATIONERNA som tar lång tid och som också behöver hög kompetens hos dem som skall granska. Till detta förhållande tas ingen hänsyn när Riksskatteverket fördelar resurser till Länsstyrelserna. Mot denna bakgrund bör riksdagen ge regeringen i uppdrag att hos Riksskatteverket begära förslag om en förändrad modell för fördelning av medel till deklARATIONSGRANSKNING så att hänsyn tas till de speciella svårigheter som råder för Stockholms läns del.

Samma förhållande gäller länsstyrelsens handelsregister som nu har en mycket stor balans av ärenden som måste vänta på behandling. Eftersom denna verksamhet är självbärande bör länsstyrelsen få behålla de avgifter som tas ut och anställa de personer som behövs för att allmänheten skall kunna ges den service de har rätt att kräva. Idag får man vänta i månader på att få registreringar gjorda därför att länsstyrelsen får en alldeles för liten resurstilldelning i förhållande till omfånget av företagsamheten i länet.

Omfattande resurser, statliga och kommunala, läggs ner på att bevara en levande skärgård med arbete för skärgårdsbefolkningen året runt. För ett par år sedan presenterade Sjöfartsverket en bemanningsplan för lotsplatserna i Stockholms skärgård som i praktiken skulle ha inneburit att skärgården mer eller mindre berövats de allra mest naturliga arbetstillfällena. Vi kan inte acceptera att myndigheters handlanden så uppenbart strider mot varandra. I ett interpellationssvar i riksdagen den 19 januari 1987 framhöll kommunikationsministern att en samhällsekonomisk helhetssyn måste anläggas på frågor av denna typ. Sjöfartsverket fick också mycket riktigt bakläxa och endast några små nedskärningar genomfördes.

Vi anser att några ytterligare nedskärningar i bemanningen av yttre skärgården ej bör ske; tvärtom bör övervakningen förbättras. Detta dels av samsättningspolitiska och säkerhetspolitiska skäl, men också med hänsyn till vad kustbevakningen och lotsarna betyder för fritidsbåtarnas säkerhet. Många liv har räddats tack vare dessa vakande ögon.

Utbildning

Som nämnts skiljer sig arbetsmarknaden i Stockholms län på flera områden från övriga delar av landet. Den trend som kan noteras i alla industrialiserade länder, att sysselsättningen förskjuts från tung energi- och råvarukrävande varuproduktion mot en kunskaps- och kommunikationsberoende tjänstesektor, är tydlig också i vår region. Detta ställer stora krav på en hög utbildningsnivå.

Trots den stora ökningen av antalet sysselsatta i den kunskapsintensiva tjänstesektorn har inte motsvarande expansion skett på utbildningsområdet. Detta förhållande har lett till den inflyttning av välutbildade från övriga landet, som Länsstyrelsen redovisar i sin skrift "De nya inflyttarna". Där visas att inflyttarna i första hand är unga och välutbildade och att de lämnar ett arbete på den gamla orten för att hellre arbeta på Stockholms arbetsmarknad. Denna utveckling har dock dämpats något.

Detta blir naturligtvis möjligt på grund av den efterfrågan på välutbildad

arbetskraft som finns i denna region. Vi skulle dock hellre se att de ungdomar som redan finns här fick den utbildning som behövs för att motsvara de högt ställda krav som arbetsmarknaden här ställer.

Mot. 1989/90
A297

Gymnasieskolan

Utbildningen på gymnasienivå har i Stockholms län – och det i synnerhet den södra länsdelen – en alltför kraftig inriktning mot gymnasiets yrkesinriktade studievägar. I förhållande till de arbetsmarknadssegment som den yrkesspecifika gymnasieutbildningen riktas mot är den alltför stor. I en utredning gjord vid Planeringsavdelningen vid Länsstyrelsen i Stockholms län, Teknikförnyelse eller stagnation?, visas detta med all önskvärd tydlighet. Totalt sett tycks den utbildning som erbjuds inom länet på övriga nivåer inte heller motsvara de behov som näringslivet ställer i samband med den snabba teknikförnyelsen. Resultatet har blivit den kraftiga inflyttning av kvalificerad och välutbildad arbetskraft som redovisats ovan.

I dag går ungefär var fjärde gymnasieelev på en yrkesutbildning som förbereder för yrke inom industrin, trots att sådana yrken endast upptar en knapp tiodel av länets arbetstillfällen. Länskolnämnden i Stockholms län har vid flera tillfällen påpekat dessa förhållanden för regeringen och Skolöverstyrelsen utan resultat. Det är således angeläget att en förändrad fördelning görs. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Högre utbildning

Enligt en studie av Regionplanekontoret vid Stockholms Läns Landsting ("Det nya näringslivet – Informationsteknologi i Stockholmsregionen", Rapport 1986:4, publicerad febr 1987) redovisas en enkät bland 600 företag i regionen. Där sägs: "Kunskapsintensiteten i svenskt näringsliv ökar snabbt, och Stockholmsregionen ligger före och driver på i denna utveckling Stockholmsregionens roll som centrum för nationell teknikspridning gör det särskilt angeläget att där satsa på snabba transporter, på utbildning och på internationellt orienterad Fou."

Utbyggnad av högre utbildning och forskning är av ökande betydelse för näringsliv och förvaltning i vårt land. Speciellt gäller detta för verksamhet inom de s.k. kunskapsintensiva områdena. Detta omfattar särskilt fält som bygger på kvalificerad informationshantering och ny kommunikation t.ex. med teletekniska hjälpmedel.

Stockholmsregionen och Mälardalen i övrigt innehåller ett antal av den svenska ekonomins mest dynamiska företag. Där finns företag som Ericsson, Saab Scania, delar av ABB, Astra, Alfa Laval, Atlas Copco, Fläkt och Televerket. Där finns också den offentliga förvaltningens organisationer, som ökar sitt intresse för utveckling och förbättrad styrning. Behoven av en stabil grund inom de kunskapsintensiva områdena i anknytning till informationsteknologi och kommunikation är särskilt tydliga i Stockholmsområdet.

En utbyggnad av resurserna för högre utbildning och forskning inom informationsteknologi och kommunikation i Stockholmsområdet bör ta inomregionala hänsyn i beaktande. All expansion behöver inte förläggas till områdena norr om staden.

En utbyggnad inom de angivna områdena i Stockholmsområdets södra delar skulle inte utarma satsningarna norr om staden. Det finns viktiga nya områden för forskning och högre utbildning som utgör komplettering och inte ersättning. Särskilt gäller detta för verksamhet med systemanalys och kvalificerade tillämpningar av data och telesystem för kommunikation, organisation och arbetsmiljö.

I Botkyrka kommun arbetar sedan två år Stiftelsen Sveriges Invandrarinstitut och Museum. Stiftelsen dokumenterar den historiska och nutida invandringen till Sverige och bedriver forskning och utbildning. Denna verksamhet bör kunna utgöra kärnan i ett centrum för utbildning och forskning i invandrarfrågor. Det är naturligt att denna disciplin förläggs till en högskoleenhet på Södertörn.

Den medicinska och biovetenskapliga högskole- och forskningsverksamhet som äger rum i anslutning till Huddinge Sjukhus skulle kunna kompletteras med utbildnings- och forskningsansattningar inom nya områden som t.ex. de ovan nämnda.

Den påbörjade utbyggnaden som finns i Haninge och Södertälje bör fortsätta, med koncentration på grundutbildning på högskolenivå men utan den kvalificerade forskningen som ju ofta kräver avancerad utrustning som med våra begränsade resurser svårligen kan spridas till många orter. Resurstilldelningen för högskoleutbildning i Stockholmsregionen ligger dock väsentligt under vad landet i övrigt får. Kostnaderna per årsstudieplats på ekonomlinjen varierar från Stockholms 10 200 kr. i botten till Östersunds på 31 100 kronor. För kulturvetarlinjen är spannet från 9 500 kr. i Stockholm till 21 600 kr. i Karlstad.

Skillnaderna är inte rimliga och bör analyseras så att skillnaderna minskar. Detta bör ges regeringen till känna.

Regionalpolitiska hänsyn bör sålunda tas vid utbyggnaden av högskoleutbildning och forskning i Stockholmsområdet.

Länsstyrelsens utredning har tydligt klarlagt att risken är stor att de redovisade inflyttningsströmmarna blir allt större om inte Stockholmsregionen får en ökad tilldelning av utbildningsresurser på högskolenivå. Detta får då också negativa effekter på landets näringsliv i övrigt på så sätt att Stockholmsregionen lockar till sig kvalificerad och välutbildad arbetskraft från övriga landet.

Slutsatsen är dock inte att utbildningskapaciteten bör dras ned i övriga regioner, utan endast att den bör ökas i Stockholmsregionen.

Kommunikationer

Goda kommunikationer är en förutsättning men inte en garanti för en framtidsinriktad utveckling av en region. Kommunikationerna måste komplettera varandra. Investeringar i kommunikationer är dyrbara. I det regionala utvecklingsarbetet bör därför utgångspunkten vara att utveckla befintliga resurser och befintligt näringsliv, och inte använda investeringar i kommunikationer i syfte att förändra landets befolkningsfördelning.

Stockholmsregionen är hjärtat för landets tåg- och flygtrafik. Planeringen av investeringar för tåg och flyg måste därför ta hänsyn till riksintressen, men

också till att Stockholm är den landsdel som har de flesta och viktigaste förbindelserna med utlandet. Det ligger i högsta grad i hela landets intresse att kommunikationerna till och från Stockholm, liksom kommunikationerna mellan Stockholm och utlandet, håller en hög kvalitet.

En statsfinansiell njugethet mot Stockholmsregionen får olyckliga verkningar för hela landets och regionens kommunikationsnät. För rättvisare anslag till Stockholmsregionen talar även att det är där som trafikinvesteringarna gör mest nytta, samhällsekonomiskt och välfärdsmässigt.

Stor-Stockholm har, jämfört med riksgenomsnittet

- 50% lägre andel invånare med kort gångavstånd till arbetsplatsen
- 50% lägre andel invånare med mindre än 15 min restid till arbetet
- 100% större andel invånare med mer än 30 min restid till arbetet
- 50% större andel invånare med mer än 90 min kollektivrestid till arbetet.

En tredjedel av kollektivresandet i landet, mätt i personkilometer, sker i Stockholms län.

Om inte betydande ansträngningar görs för att förbättra situationen för både bilister och kollektivresenärer, kommer de genomsnittliga restiderna att öka kraftigt under kommande år. Kötider är totalt improduktiva för samhället. Den som tvingas resa länge till arbetet förhindras att utöva produktivt arbete eller tillfredsställa sina personliga fritidsbehov. Detta utan att välfärden för någon annan medborgare ökar.

Vägar

Tvärförbindelser med bil och buss kräver framför allt utbyggnad av kringfartsleder runt Stockholms innerstad och nya väglänkar i öst-västlig riktning mellan regionens yttre delar.

Ett exempel på detta är Österleden mellan Nacka och Roslagstull. Ett konsortium av företag har erbjudit sig att genomföra byggandet av hela Värtalänken, alltså ända från Värmdöleden till Roslagstull. Tanken är att avgiftsbelägga delen mellan Nacka och Värtan och på så sätt finansiera projektet. Detta förutsätter emellertid en förändring av gällande regler.

I den trafikpolitiska propositionen, 1987/88:50, hade dock regeringen tänkt om. Där öppnas möjligheter för att både trafikantavgifter och lån från kommuner och företag skall kunna användas för angelägna trafikprojekt, som inte skulle komma till stånd inom rimlig tid om de skulle finansieras över statsbudgeten. Vi noterar det med tillfredsställelse.

Tyvär har emellertid det förändrade kommunalpolitiska läget i Stockholm medfört, att en förbättring av trafiksituationen i regionen genom Österleden nu synes avlägsen. Vi beklagar att (s) och Stockholmspartiet inte är mer intresserade av en lösning av Stockholms miljö- och trafiksäkerhetsproblem. För folkpartiet är det angeläget att snabbt vidta de trafikåtgärder som kan motverka till att avlasta innerstaden från den genomfartstrafik som med glädje skulle avstå från att köra i city om en ringled fanns. En viktig insats för både miljö och framkomlighet är att bygga Österleden nu.

Investeringar i en förbättrad infrastruktur måste ses som en del av ett större mönster för en utveckling som inte gör halt vid länsgränserna. Ett inskränkt länstänkande kan leda till felsatsningar som kan bli dyrbara för skat-

tobetalar. Ett fördjupat samarbete bör från Stockholmsregionens sida inledas med kringliggande län i Sörmland, Uppland och Västmanland, samt med deltagande av representanter från SJ, Vägverket och Luftfartsverket.

Stockholms län har en femtedel av Sveriges befolkning, men får fortfarande inte vägenslag som motsvarar befolkningmängden. Regionen har en mängd länsvägar som i dag hade varit upprustade om de legat i ett annat län. Det mest belysande exemplet är väg 261 till Ekerö vars 23 000 invånare betjänas av en slingrig 6-metersväg som enda förbindelse med det övriga länet. Tydliga exempel i övrigt är länets dåliga tvärförbindelser: I den södra länsdelen behövs främst Haningeledens tre etapper fram till Glömstavägen och denna vägs fortsättning i ny linje fram till väg E 4.

I den norra länsdelen saknas de strategiskt viktiga länkarna Häggviksleden och Hanstalälken och den yttre tvärledens fortsättning genom Sollen-tuna, Upplands Väsby och Täby som i dag är en slingrig 6-metersväg med hög olycksbelastning. Denna tvärled förmedlar trafik mellan Europavägarna i norrort och tvärtrafik i norrkommunerna. Övriga tvärförbindelser som behövs åtgärdas är väg 77 till Norrtälje och väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje. Behoven av åtgärder på länsvägarna kan göras ännu längre.

När det gäller riksvägar krävs förutom utbyggnad av ringen runt innerstaden att befintliga Europavägar förbättras och att rena nyinvesteringar görs för att bl.a. bygga om väg 73 som förmedlar trafik från Nynäshamn och Gotland och som i dag går igenom Västerhaninge samhälle med trafiksäkerhets- och miljöproblem som följd. Även kvarvarande dålig vägdel på väg E3 mellan Söderhall och Rösa, som är av stor betydelse för Norrtälje kommuns utveckling och trafiken mot Kapellskär och Finland, är i stort behov av åtgärder.

Den dåliga trafikstandarden har både miljö- och trafiksäkerhetseffekter. I Stockholms län ökar t.ex. antalet olyckor också med dödlig utgång snabbare än i andra län. Största orsaken är enligt trafiksäkerhetsutredningar att länet har ett vägnät byggt för 60-talets trafikvolym. Stockholms län måste få en ökad andel av de statliga vägenslagen.

I den trafikpolitiska propositionen inrättades ett särskilt anslag för investeringar i länstrafikanläggningar. I detta sammanhang är det lämpligt att ändra fördelningsmodellen för investeringarna i länstrafikanläggningar. Det bör även vara möjligt för länsstyrelserna att besvara sig hos regeringen över de av vägverket fastställda länsramarna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Flyget

Flygresandet har utvecklats mycket snabbt i Stockholmsregionen. Samlokaliseringen av all inrikes flygtrafik till Arlanda gav flyget en kraftigare ökning än någon kunnat förutse. Snart har flygplatsen nått maximum för sin kapacitet.

Under 1988 ökade inrikestrafiken med 10,6 %, utrikestrafiken med 9 % och chartertrafiken med 12 %. Den snabba utvecklingen ställer allt större krav på standardförbättring och utbyggnad av kapaciteten.

I den nämnda trafikpolitiska propositionen avsattes 750 mkr för en ny inri-

kesterminal på Arlanda. Detta mot bakgrund av att den nuvarande terminalen är dimensionerad för ca 4 miljoner passagerare men nu måste rymma nära 7 miljoner.

Studier av flygplatsfrågorna visar entydigt att regionen på sikt behöver ytterligare en storflygplats och att Tullinge/F18 är den bästa lokaliseringen av en ny flygplats. Eftersom de politiska förutsättningarna för en lokalisering dit nu synes vara obefintliga för lång tid framöver, är det nödvändigt att ytterligare alternativ inventeras i södra delen av regionen. Taxinge är ett alternativ som nämnts i diskussionen och som bör utredas vidare.

En flygplats i södra regionen bör utformas för allmänflyg och för att avlasta Arlanda på de mest trafikerade inrikeslinjerna. Dessa linjer bör inriktas på resenärer vars start och slut är södra Storstockholmsområdet. En utredning visar också att en flygplats med detta läge skulle vara både samhälls- och företagsekonomiskt lönsam.

Det brådskar emellertid. Redan nu är Arlanda flygplats så överbelastad att förhållandena är mycket svärbemästrade. Snart ligger den miljökonsekvensutredning klar som skall föregå byggandet av den tredje banan, som inte beräknas vara klar förrän 1992. En effekt av denna utredning kan eventuellt bli att den tredje banan skall användas för att avlasta trafiken på nuvarande banor och att någon kapacitetsökning inte medges av miljöskäl. Det är alltså nödvändigt att redan nu bereda alternativ så att inte flygsituationen i Stockholmsregionen blir ohållbar.

Också flygteknikens utveckling med den nya generationen av tiltrotorplan, som endast kräver ett minimum av utrymme för start och landning, pekar på att mindre flygplatser kommer att spela en större roll i ett i framtiden ytterligare utbyggt inrikesflygsystem.

Järnvägar

Den spårbundna trafiken behöver en ökad flexibilitet för att stärka sin konkurrenskraft. T-banan kan knytas samman bättre med järnvägsnätet, exempelvis genom förlängning från Hjulsta till Barkaby eller från Hagsätra till Älvsjö. Modern spårvagnstrafik kan skapa andra nya sammanbindningar.

Utbyggnaden av spårnätet för fjärrtåg och pendeltåg bör fortsätta även efter att nu påbörjade projekt är färdiga. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. För pendeltågstrafiken behövs ytterligare dubbelspår på sträckorna Älvjö-Västerhaninge och Ulriksdal-Upplands Väsby.

Vi vill i detta sammanhang redovisa olika projekt som diskuteras i regionen utan att ta slutlig ställning till genomförandet. Västeråsbanan är idag den järnvägsförbindelse i länet som har den sämsta punktligheten. En ny bana bör vara ett viktigt samarbetsprojekt mellan berörda landsting, kommuner och näringslivet.

En ny Mälarbana bör kunna knytas till stambanan i trakten av Häggvik. Det skapar underlag för en ny fjärrtågsstation Stockholm Norr. Bålsta kan ges pendeltågsförbindelse med Stockholm och pendeltågen Stockholm-Kungängen få egna spår. Den mycket dyrbara dubbelspårutbyggnaden Kallhäll-Kungängen skulle därmed möjligen kunna skrinläggas.

Snabbtåg till Örebro och Eskilstuna, samt runt Mälaren utgör ett intres-

sant perspektiv. En bättre förbindelse väster om Mälaren skulle kunna avlasta Stockholms Central från trafik mellan de norra och södra delarna av landet. En utbyggnad av spårkapaciteten genom Stockholm är emellertid angelägen.

Vad gäller en fjärrtågsstation Stockholm Syd så ser det ut som om den kommer att hamna i Flemingsberg. Huddinge kommun och även utomstående intressenter förhandlar med SJ för att få stationen förlagd till Flemingsberg som är ett av söderregionens mest expansiva områden idag.

Den nya fjärrtågsstationen Södertälje Syd skall bilda en knutpunkt för södra stambanan, Grödingebanan, spåren mot Eskiltuna-Strängnäs och pendeltågsspåret Södertälje-Stockholm.

Hur man ska lösa fjärrtågsförbindelsen norrut och kunna knyta Arlanda till stambanan är under diskussion. Även här finns intresse från näringslivets sida att bidra till en snabb lösning. En fjärrtågsförbindelse till Arlanda är en riksangelägenhet, inte minst med hänsyn till de regionalpolitiska effekterna på södra Norrland och Bergslagen.

Avslutning

Satsningar i Stockholms län ses ibland som konkurrerande med övriga delar av landet. En välutvecklad huvudstadsregion är emellertid en förutsättning för att Stockholm skall kunna hävda sig i konkurrens med övriga storstäder i Europa. En välutvecklad huvudstadsregion är därmed av intresse för hela landet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om länets arbetsmarknad,

[att riksdagen hos regeringen begär att riksskatteverket får i uppdrag att presentera förslag om en ändrad fördelningsmodell av resurser för granskning av deklARATIONER.¹⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om behov av ökade resurser till handelsregistret i Stockholms län,²⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om bemanningsplanen för Stockholms skärgård,³⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om behovet av ökad teoretisk gymnasieutbildning i Stockholms län,⁴⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av regionalpolitiska hänsyn vid utbyggnad av universitets- och högskoleutbildning i Stockholms län,⁴⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fördelning av statliga anslag vad gäller vägar och kollektivtrafik till Stockholms län.³⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Österleden bör byggas snarast,³⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen bör inleda planeringen för en ny flygplats i södra delen av Stockholms län,³]

Mot. 1989/90
A297

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om behov av fortsatt utbyggnad av spårbunden trafik i Stockholms län, även efter det att nu påbörjade projekt är färdiga,³]

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i övrigt anförts i motionen om behovet av utveckling i Stockholms län.

Stockholm den 25 januari 1990

Ylva Annerstedt (fp)

Anne Wibble (fp)

Lars Leijonborg (fp)

Hadar Cars (fp)

Barbro Westerholm (fp)

Jan-Erik Wikström (fp)

Daniel Tarschys (fp)

¹ 1989/90:Sk838

² 1989/90:Bo315

³ 1989/90:T256

⁴ 1989/90:Ub827