

# Motion till riksdagen

1988/89:A408

av Ylva Annerstedt m.fl. (fp)

Utveckling av Stockholms län

---

## 1 Inledning

### 1.1 Huvudstadsregionens betydelse för resten av landet

Utveckling och förändring är grunden för ett bättre samhälle. Framtiden ställer människorna, samhället och politiken inför utmaningar. Liberalismen är optimismens ideologi. Liberaler tror på alla människors förmåga att utvecklas och i samverkan bidra till samhällsutvecklingen.

Stockholmsregionen har unika kvalitéer. 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 Storstockholm 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 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.

Storstockholms 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.

Ingen samhällsutveckling är dock förutbestämd. Det går att med förutseende insatser stimulera en mera balanserad utveckling av regionens olika delar. Företagens lokalisering och människors val av bostadsort kan inte kommanderas genom politiska beslut. Men samhällets investeringar i kommunikationer, utbildning och bebyggelse kan påverka olika regiondelars förutsättningar och dragningskraft påtagligt.

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 till vara. Men det betyder också att nyinvesteringar i kommunikationer bör kunna utnyttjas för att lyfta andra regiondelar. På Södertörn kan både befintligt och nyetablerat näringsliv 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.

## 2 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 njugghet 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. Storstockholm har, jämfört med riksgenomsnittet

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

Mot. 1988/89  
A408

## 2.1 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. Folkpartiet har tidigare motionerat om denna regelförändring, vilket dock icke blivit bifallet i riksdagen.

I den trafikpolitiska propositionen, 1987/88:50, har 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.

Tyvärr 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.

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 skattebetalarna. 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. Tydliga exempel är länets dåliga tvärförbindelser: den mycket hårt belastade väg 77 till Norrtälje samt länsväg 225 från Nynäshamn till E3/E4, som i vissa delar är helt sönderkörd av den tunga trafiken till och från Gotland. Haningeleden i Haninge med rikstrafiken från Nynäshamn och Gotland som går rakt igenom Västerhaninge samhälle är ännu ett exempel. Ekerös 23 000 invånare är beroende av en slingrig 6-meters väg för att komma in till Stockholm och i Huddinge har vi den gamla Glömstaleden och Åleden. Listan kan göras lång.

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 inrättas ett särskilt anslag för investeringar i länstrafikanläggningar. För nästa budgetår avsätts 650 milj. kr. och för det därefter kommande 320 milj. kr. I detta sammanhang är det lämpligt att ändra fördelningsmodellen för investeringarna i länstrafikanläggningar. Det bör även vara möjligt för länsstyrelserna att besvära sig hos regeringen över de av vägverket fastställda länsramarna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### 2.3 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.

Luftfartsverket räknar i sina prognoser med en ökning av passagerarantalet i inrikestrafiken med ca 8% per år mellan åren 1985 och 1990. För utrikestrafiken räknar verket med en ökning på 7% under samma period och en tredje bana på Arlanda är beslutad.

I den nämnda trafikpolitiska propositionen avsätts 750 milj. kr. för en ny inrikesterminal 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.

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 nyligen presenterad 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 svårbemästrade. Hela nästa år kommer att gå åt för den miljökonsekvensutredning 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.

### 2.4 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 till känna. För pendeltågstrafiken behövs ytterligare dubbelspår på sträckorna Älvsjö–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–Kungsängen få egna spår. Den mycket dyrbara dubbelspårutbyggnaden Kallhäll–Kungsängen skulle därmed möjligen kunna skrinläggas.

Snabbtåg till Örebro och Eskilstuna, samt runt Mälaren utgör ett intressant 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 i dag.

Den nya fjärrtågsstationen Södertälje Syd skall bilda en knutpunkt för södra stambanan, Grödingebanan, spåren mot Eskilstuna–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.

### 3 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 företrädade 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.

I dag 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 Storstockholm som annars skulle söka sig till områden med bättre tillgång på arbetskraft. Om man skulle söka öka andelen industri i Stockholm skulle detta bli 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.

Omfattande resurser, statliga och kommunala, läggs ner på att bevara en levande skärgård med arbete för skärgårdsbefolkningen året runt. Sjöfartsverket hade förra året 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 interpellations svar 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 sysselsättningspolitiska 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.

Miljöproblemen är en av vår tids ödesfrågor. Vi har miljön och naturen till låns för att lämna arvet vidare till kommande generationer. Vi får inte utveckla vårt samhälle så att unika naturvärden offras för alltid.

Även en storstad skall ha en bra miljö, t.ex. ren luft, rent vatten och tillgång till grönområden. Miljösituationen i stockholmsområdet är gynnsammare än i många storstäder utomlands. Vi måste ta lärdom av de misstag som gjorts vid utbyggnaden av storstäder på andra håll i världen, så att dessa inte upprepas här.

De framtida miljöproblemen måste analyseras utförligare. Tecken tyder på att den ekologiska balansen på flera håll i regionen är allvarligt hotad. Inte minst borde man undersöka hur innerstadens luftföroreningar påverkar de människor som växer upp där.

### 4.1 Luftföroreningar

Miljökonsekvensanalyser bör ske inför varje aktualiserad större förändring av natur eller bebyggelse. I Stockholms län med Sveriges största befolkningskoncentration är det luftföroreningarna som utgör det största miljöproblemet.

Luftföroreningarna påverkar inte bara människor och natur: man riskerar också att för alltid förlora omistliga kulturella värden när skulpturer och byggnader sakta vittrar sönder.

Det är till övervägande delen (70%) trafiken som i Stockholms län bidrar till luftföroreningsutsläppen. Bil, buss och lastbilstrafiken samt flyget måste genom både ökade restriktioner och stimulanser förmås att reducera utsläppen.

Redan under sommaren kom bevisen för att riksdagens beslut om miljöavgifter för flyget gett resultat. Genom modifiering av planens motorer anser man sig nu kunna reducera utsläppen av kväve- och kolföreningar med hälften. I pengar innebär det att miljöavgifterna kommer att kunna reduceras från beräknade 60 milj. kr. till 30 milj. kr.

Reducering av föroreningarna kan ske genom rening vid källan dvs. före utsläpp, genom övergång till trafik med miljövänligare motorer eller bränsle, effektivare utnyttjande av transportapparaten eller energin, samt på sikt genom en annan bebyggelseplanering av bostäder och arbetsplatser som minskar behovet av arbetsresor.

Rening av dieselfordon bör snarast införas med tanke på dessa fordons stora andel av kväveutsläppen i innerstaden.

Den beslutade katalytiska avgasreningen på personbilar fr.o.m. 1989 års modell hinner endast få begränsat genomslag till 1995 då enligt riksdagens beslutade målsättning utsläppen av t ex kväveoxider skall ha minskat med minst 30% i hela landet.

Den katalytiska avgasreningen beräknas enligt naturvårdsverket endast hinna bidra till att begränsa *ökningen* av luftföroreningarna åren 1980–1995. Om de av naturvårdsverket föreslagna kraven på dieselfordon införs kan de beräknas medföra en minskning med ca 5% till 1995.

En rad ytterligare åtgärder bedöms emellertid som nödvändiga för att

komma till rätta med luftföroreningarna i Stockholms län. Utbyggnad av kringfartsleder, infartsparkeringar och kollektivtrafik med miljövänlig drivteknik är nödvändig.

Som nämnts bör Stockholms län få tillgång till en rimligare andel av riksdagens anslag till väg- och trafikinvesteringar. Nya möjligheter till styrmedel bör skapas, t.ex. vägavgifter på vissa vägsträckor och miljöavgifter på bilismen i form av exempelvis trängselavgifter.

Utveckling av teknik för miljövänlig drift av kollektivtrafik och bilar samt för rening bör stimuleras.

## 4.2 Miljöfarliga transporter

De oljetransporter i stor skala som nu går genom Stockholms skärgård är ett ständigt hot mot miljön. Oljehamnen i Stockholm bör därför flyttas till Nynäshamn. Möjligheten att bygga en pipeline för oljetransporter bör prövas.

Mälaren som är en av landets största dricksvattentäkter bör skyddas genom införande av särskilda restriktioner mot kemikalier och skydd av tillrinningsområden. Vid transporter på Mälaren bör särskilt stränga skydds-krav gälla.

Genom Stockholms skärgård och Mälaren transporteras årligen ca 5 000 000 ton olja, bensin och fotogen, men för dessa gäller inga särskilda skydds-krav. Kemikalietransporter är belagda med krav på dubbelskrov; samma krav bör införas för tankfartyg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

När det gäller säkerheten i övrigt så finns önskemål från lotsarnas sida att kunna ha en mer exakt rapportering om var fartygen befinner sig. Man har upprättat två rapportpunkter, och det räcker med ett beslut från länsstyrelsen för att det ska bli obligatoriskt för fartygen att rapportera sig vid dessa punkter. Lotsstationerna vill också, med hjälp av dessa mer exakta lägesbestämningar, kunna ha möjlighet att stoppa ett fartyg om det finns risk att två fartyg med farlig last möts in någon av de trängre passager som finns i Mälaren.

## 4.3 Naturvård

Länsstyrelsens naturvårdsenhet bör förstärkas på grund av att den stora befolkningskoncentrationen ställer särskilda krav på resurser för samordnad miljöplanering i hela Stockholms län.

Tack vare kampanjen "En levande skärgård" som följer riktlinjer som drogs upp av folkpartiet för femton år sedan, har människor blivit mer rädda om vår unika skärgårdsmiljö. All utveckling i skärgården måste ske med särskild hänsyn till den känsliga naturen. Det gäller i hög grad sjöfarten – särskilt Finlandsbåtarna – med allt större tonnage som alstrar ökade luftföroreningar och slitage på stränderna.

Önskemål om en permanent båtlinje med snabbgående båtar med hastigheter kring 35 knop kan inte accepteras i den redan hårt belastade skärgården. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Storstadsbor är liksom andra beroende av tillgänglig och fri natur för



friluftsliv och annan rekreation. Regionplaneringen och kommunernas långsiktiga planering skall syfta till att säkerställa att tillräckliga grönområden kommer att finnas i framtiden. Även när beslut skall fattas om enstaka mindre exploateringar av grönområden, är det angeläget att de långsiktiga och övergripande behoven av naturmark uppmärksammas.

Den orörda naturens långsiktiga värde för samhället måste vara en viktig förutsättning för all planering och alltid ställas mot kortsiktiga ekonomiska intressen. När ett område väl är exploaterat går det inte att återställa.

Fler områden i Stockholms län bör ges ett fastare skydd genom inrättande av naturreservat, naturskyddsområde eller naturvårdsområde.

#### 4.4 Källsortering av avfall

Källsortering av sopor bör underlättas genom att bostäder vid ny- och ombyggnad förses med utrymmen för förvaring av utsorterat avfall.

Källsortering är positiv ur flera aspekter; bland de "vinster" man gör kan nämnas:

- Försäljning av det källsorterade materialet och därmed lägre renhållningskostnader samt att man hushållar med råvaror och resurser
- Minskad påverkan på miljön genom att vissa miljöfarliga produkter undantas från den centrala avfallsbehandlingen
- Förbättrad arbetsmiljö för hämtningspersonalen, t.ex. genom att glas och andra skärande material inte kastas i soporna.

Man har på flera håll i Sverige haft försöksverksamhet med källsortering och det har på många ställen fallit väl ut. Kanske är det också extra viktigt att detta stimuleras i storstadsregionerna, eftersom koncentrationen av människor där är så hög och deponeringen av den enorma mängd sopor som produceras därför är ett problem, inte minst av utrymmesskäl. Bostadsområden med en hög koncentration av människor möjliggör också samordningsvinster vid källsorteringsförsök.

#### 4.5 Myndighetsfrågor

Länsveterinären bör befrias från sina dubbla lojaliteter – mot lantbruksnämnd och länsstyrelse – och arbeta framför allt med konsumenternas bästa för ögonen vid granskning av livsmedelsfrågor.

Statens miljömedicinska laboratorium (SML) som samarbetar med Stockholms läns landsting i omgivningshygieniska och hälsoförebyggande frågor bör ges ökade resurser för att kunna arbeta med den samlade påverkan på människan som olika ämnen har.

### 5 Bostadsbyggande

En liberal bostadspolitik ger valfrihet och inflytande för bostadskonsumenter. Den skapar rättvisa mellan boende i olika upplåtelseform. Bra bostadsmiljöer ska formars och bevaras. Gjorda investeringar i bostäder, miljö och service ska hanteras med varsamhet.

Från 1930-talet till i dag har Storstockholm fördubblat sin befolkning. De senaste åren har både födelse- och flyttningsöverskotten ökat. 1987 ökade

befolkningen i Stockholms län med ca 13 000 personer. Av dessa var ca 6 000 födelseöverskott och ca 7 000 inflyttning. När det gäller inflyttning dominerar inflyttning från utlandet; 1987 var det knappt 2 500 som flyttade in från övriga Sverige och under 1988 beräknas utflyttningen överstiga inflyttningen från övriga Sverige.

Befolkningsökningen ökar kraven på fler och mera ändamålsenliga bostäder. Dagens bostadssökande är framför allt ungdomar, äldre, fränskilda samt inflyttade från utlandet. Störst är behovet av smålägenheter och servicehus. Inom vissa kommuner föreligger även behov av kollektivhus.

Behovet av bostäder är olika inom länets kommuner. Stockholms innerstad har i dag en mycket stor dragningskraft. Även med en påtagligt högre bebyggelse på lediga markbitar, blir det svårt att där tillgodose efterfrågan.

De södra delarna av regionen har också ett stort behov av små bostäder, dels på grund av många ungdomar och dels på grund av den ensidiga lägenhetssammansättningen som skapades i dessa kommuner under 1960- och 70-talen.

Bostadsbyggandet inom Storstockholm måste ökas kraftigt. Renoveringar och upprustningar av äldre hus måste få fortsätta, men ske med varsamhet. Bostadskonsumenternas intressen och efterfrågan ska styra både lägenhetsstorlekar och besittningsformer i nyproduktionen. Av det skälet måste byggandet av smålägenheter och servicehus ökas. Servicebostäder är en bra form av boende som ofta efterfrågas av äldre och handikappade. Också efterfrågan på bostadsrätter är stor och måste resultera i fler bostadsrätter både i nyproduktionen och i befintliga hus. Bostadsrätten ger människor ett bättre inflytande över sitt boende.

Under 1987 var det över 7 000 lägenheter som färdigställdes i Stockholms län och slutresultatet av 1988 års bostadsbyggande kommer att bli ännu högre, närmare 10 000. Därefter kommer antalet troligtvis att sjunka ganska kraftigt igen, bl.a. beroende på överhettningen på byggmarknaden i Stockholmsregionen, men också beroende på att nya plan- och bygglagen gör att processen från idé till byggstart blir omständligare och mer tidskrävande och i vissa fall också att byggkostnaderna blir högre.

Bostadsbyggandet måste utformas så, att hyrorna i nybyggda hus inte blir orimliga. Det kräver bra planering och stor sparsamhet. Flexibla stadsplaner och omprövning av kostnadskrävande normer inom s.k. fribyggen är nödvändiga. I nya bostäder bör bostadsytorna kunna minskas och flexibiliteten i planlösningen öka.

De regleringar som finns för byggandet i Stockholms län har fått orimliga konsekvenser. Kön är lång och byggrättigheterna har intecknats av de stora företagen med 100-miljoners-projekt. De regleringar som finns för Stockholms län måste avskaffas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Komplettering och förbättring av befintliga bostadsområden kräver ofta lägre samhällsinvesteringar. Utbyggnaden bör ske i samråd med dem som redan bor i området. Hus i närbelägna fritidsområden bör kunna förvandlas till permanentbostäder.

Rivningsraseriet måste stoppas. Ombyggnation av äldre lägenheter får inte bedrivas så att de boende drabbas av onödigt höga hyreshöjningar. De

enklare och billigare lägenheterna måste behållas för människor som önskar sådana. Lägenhetssammanslagningar måste upphöra.

Mot. 1988/89  
A408

## 5.1 Stimulera byggandet av små lägenheter

Många smålägenheter har försvunnit genom lägenhetssammanslagningar i samband med ombyggnader. Det är nödvändigt att vid saneringar noga överväga hur många smålägenheter som bör sparas. En försiktig upprustning kan i många fall vara ett bra alternativ till en genomgripande ombyggnad.

Vi anser att ombyggnadslån inte bör utgå vid ombyggnader som innebär sammanslagningar av lägenheter, såvida inte fastighetsägaren kan påvisa att det råder ett överskott på små lägenheter. Vid ombyggnad av hus bör det vara möjligt att erhålla ombyggnadslån även om alla lägenheter inte fullt uppfyller de krav som ställs på en ny lägenhet.

På orter med omfattande högskoleutbildning är det lämpligt att bygga studentbostäder. Det är ofta mycket svårt för dem som ska påbörja sina studier att få en bostad som är möjlig att bekosta endast med inkomster från studiemedel. Fler bostäder för studerande gynnar alla ungdomar eftersom konkurrensen om små bostäder minskar.

På allt fler orter i regionen råder det brist på små bostäder för ungdomar. De flesta ungdomar som önskar bo i en egen lägenhet har i allmänhet begränsade möjligheter att klara av en hög hyra. De efterfrågar därför ofta små lägenheter.

Det finns inte heller någon anledning för staten att moralisera eller ha synpunkter på människors boende. Vi vill ha valfrihet. Vi har bestämt avvisat de tankegångar om en ny utrymmesnorm som redovisades i bostadskommitténs delbetänkande. Denna norm innebar att inga lägenheter som är mindre än två rum och kök skulle godtas för permanent boende.

## 5.2 Boendekostnader i storstad

Samtidigt som en betydande utjämning har skett inom landet på inkomstsidan föreligger emellertid betydande interregionala skillnader på kostnadsidan. Levnadskostnaderna blir högre i storstadsområden. Dessa skillnader är speciellt påfallande när det gäller boendekostnaderna, särskilt när det gäller boende i småhus och bostadsrättslägenheter. Orsaken är framför allt att expansionen driver upp i första hand markpriserna, i andra hand byggnadskostnaderna.

Bostads- och hyresundersökningen 1985 ger en antydning om dessa regionala skillnader. För städer över 75 000 invånare anges vid villaboende en genomsnittlig bostadsutgift på 39 800 kronor per hushåll, medan motsvarande utgift för mindre orter endast uppgick till 31 500 kronor.

Det ansågs tidigare vara ett naturligt inslag i skatteförmågeprincipen att olikheter i regional kostnadsnivå skulle beaktas vid beskattningen. Det skedde genom ortsavdrag, som var olika i olika delar av landet. Högst var dessa avdrag i Stockholm, Göteborg och Norrbotten. I det senare fallet berodde de höga levnadskostnaderna på andra faktorer än förekomsten av expansiva områden inom länet. Ortsavdragen har emellertid avskaffats och ersatts med ett över hela landet enhetligt grundavdrag.

Samtidigt som ortsavdragen avskaffats kan det konstateras att den svenska inkomstbeskattningen fortfarande ger betydande möjligheter att beakta typiska glesbygdsmärkostnader. Genom rätten till avdrag för resekostnader kompenseras de som bor i glesbygderna till stor del för en betydande merkostnad som glesbygdsboendet medför.

De merkostnader som försakas av storstadsboendet kompenseras däremot inte genom skattesystemet. Bostadsbeskattningens utformning ledde tvärtom till att dessa merkostnader ökar. De som bor i storstadsområdena tvingas inte bara betala mer för sitt boende, utan måste också betala en högre skatt för detta boende. Medelvärdet för ett försålt småhus i Kristianstads län andra kvartalet 1987 var 300 000 kronor, medan medelvärdet för ett försålt småhus i Storstockholm samma år var 750 000 kr. Eftersom bostadsbeskattningen är kopplad till taxeringsvärdet och taxeringsvärdet är kopplat till fastigheternas försäljningspris, leder denna differens till en särskilt hård skattebelastning av villaägare i Stockholmsområdet och andra storstadsregioner.

Vad är då skälet till att villaägare i storstadsområden utöver högre kapitalkostnader för boendet också skall belastas med en skatt som i normalfallet kan vara flera tusen kronor högre än "mellankommunvillaägarrens"? Finns det några rimliga skäl till denna sneda fördelning av skattebördan? Nej, det är svårt att finna några sådana skäl. Det ursprungliga syftet bakom villabeskattningen var inte att åstadkomma någon utjämning i bostadskostnaderna mellan landets olika delar. Snedbelastningen har långsamt förvärrats utan att några principiella ställningstaganden förekommit. Efter avdragsbegränsningen framstår progressiviteten i villabeskattningen som en anomali. Det reella syftet med progressiviteten var ursprungligen att begränsa effekterna av ränteavdragen för ägare till mera lyxbetonade villor. Sedan möjligheten till ränteavdrag inskränkts hänger den progressiva villaschablonen i luften. Genom att såväl inkomstbeskattningen som kapitalbeskattningen är progressiv kan man genom dessa skattetyper införa det mått av progressivitet som man önskar i skattesystemet. Att därtill ha en tredje progressiv skatt skapar bara oreda i systemet och gör det i själva verket svårare att hantera de båda först nämnda instrumenten. Ett antal tidigare utredningar (Ds Fi 1966:4, Ds B 1980:5 samt SOU 1985:36) har pekat på bristerna i systemet men utan att komma med konkreta förslag till åtgärder.

När riksdagen tidigare har haft att pröva de synpunkter på bostadsbeskattningen som vi här har utvecklat, har skatteutskottet bl.a. anfört (SkU 1985/86:44, SkU 1986/87:31) att det finns praktiska skäl mot en regional utjämning. Denna synpunkt är svårbegriplig eftersom t.ex. en avveckling av den differentierade villabeskattningen rimligen måste innebära en förenkling av skattesystemet. En så allvarlig snedfördelning av skattebördan som den som vi här har påtalat kan heller inte viftas undan med synpunkten att praktiska skäl talar mot en rättvisare beskattning.

Den nuvarande regionala snedbelastningen i bostadsbeskattningen utgör ett allvarligt problem för människor i vanliga inkomstlägen i Stockholmsregionen. I det fortsatta arbetet med utformningen av bostadsbeskattningen bör den progressiva delen av bostadsbeskattningen avskaffas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 7 Utbildning

Mot. 1988/89

A408

Som nämnt 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.

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.

### 7.1 Gymnasieskolan.

Utbildningen på gymnasienivå har i Stockholms län – och det i synnerhet den södra länsdelen – har 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 tiondel av länets arbetstillfällen. Länskolnämnden i Stockholms län har vid flera tillfällen framfört dessa förhållanden till regeringen och skolöverstyrelsen utan resultat. Det är således angeläget att en förändrad fördelning görs. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### 7.2 Högre utbildning

Enligt en studie av Regionplanekontoret vid Stockholms läns landsting ("Det nya näringslivet – Informationsteknologi i Stockholmsregionen", Rapport 1986:4, publicerad februari 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 områden norr om staden.

En utbyggnad inom angivna områden 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 forskningssatsningar 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.

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.

## 8 Trygghet

Mot. 1988/89  
A408

Stockholmspolisen befinner sig idag i en mycket besvärlig situation. Samtidigt som brottsligheten ökar har antalet poliser minskat drastiskt. Under de senaste fyra åren har kåren minskat med ca 15% eller 500 polismän.

Även om ett maximalt antal polismän nyanställs, visar en optimistisk prognos på en stadig försämring under de närmaste fem åren.

Det är nödvändigt att redan idag vända trenden så att poliser ser skäl att stanna i Stockholm och att poliser från andra delar av landet söker sig till Stockholm.

Landshövdingen och länspolismästaren har i en skrivelse till regeringen aktualiserat problemen och också lämnat förslag till en lång rad åtgärder. Vi ställer oss bakom denna skrivelse och vill ytterligare understryka det prekära läget.

Folkpartiet har i tidigare motioner krävt att ett första viktigt steg borde vara att kraftigt öka antalet intagningsplatser till polishögskolan. I årets budgetproposition har detta krav hörtsammats. Vi anser emellertid att denna ökning i intagningen bör fortsätta också under 1990/91.

Dessutom bör särskilda insatser göras för att stimulera fler ungdomar från Stockholmsregionen att söka till polisutbildning. Av erfarenhet vet vi att polisaspiranter från andra delar av Sverige arbetar ett par år i Stockholm och sedan flyttar tillbaka "hem" när de skaffat sig tjänsteår och kvalifikationer nog för att söka till sin hemort. Det innebär bl a att andelen unga och oerfarna poliser är högre i Stockholm än i övriga landet, vilket är till nackdel för kontinuitet och kunskapsöverföring i arbetet.

I en huvudstad ställs sådana krav på polisen som sällan uppkommer på en mindre ort. I Stockholm måste polisen ägna allt större del av sin tid åt ökande våld, drogmisbruk och annan tung brottslighet. Effekten, när bristen på poliser är stor, blir att vissa insatser måste nedprioriteras. Ett sådant område är trafikövervakningen. Resultatet är att kollektivtrafikfilerna regelmässigt används av obehöriga, att hastighetsgränserna överskrids och att körning mot rött ljus ständigt sker. Fler olyckor, sämre miljö och sämre framkomlighet blir konsekvensen.

Ett sätt att försöka ändra denna situation är att anställa kommunala poliser, s k Stockholmsbobbies. För detta krävs en lagändring. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen detta till känna.

### 8.1 Brottsloffrens situation

En annan sida av brottsligheten i storstäderna som ofta glöms bort är brottsloffrens situation. Människor som blivit utsatta för brott känner ofta en stark otrygghet, och även om de materiella skadorna ersätts finns nästan aldrig någon organiserad hjälp för de drabbade.

De få brottsofferjourer som finns är tillkomna på enskilda initiativ; ett exempel är BOJ, brottsofferjouren i Södertälje, som startade helt ideellt, men som efter att ha visat sig betyda oerhört mycket för de människor som kommit i kontakt med dem, fått resurser från olika instanser. Bl.a. förfogar man över en liten lägenhet där man har såväl kontor och mottagning som övernattningsmöjligheter för drabbade. Man har fått pengar från bl.a.

justitiedepartementet. Denna typ av verksamhet måste på ett mer aktivt sätt stimuleras och stödjas.

Mot. 1988/89  
A408

## 9 Ungdomar i storstaden

Att växa upp i en storstadsregion innebär mycket positivt. Storstaden innebär många valmöjligheter när man ska utbilda sig, stor valfrihet i fritids- och kulturutbudet och inte minst är Stockholms internationella atmosfär med människor från skiftande kulturer en stimulerande miljö att växa upp i.

Men det finns också negativa sidor av storstaden. Ungdomar som i brist på meningsfull sysselsättning söker sig in till staden och, om de har otur, hamnar i destruktiva och brottsligagång. Reportagen om "gatans barn", det meningslösa våldet och klottrarnas och vandalernas rop på uppmärksamhet visar vidden av problemet. Samhället kan givetvis aldrig ersätta det stöd och den trygghet som ett fungerande hem har att ge. Men när föräldrarna inte klarar av situationen får myndigheterna försöka göra det mesta möjliga för att hjälpa de ungdomarna från att hamna på "sned", dras in i kriminalitet, alkohol- eller narkotikamissbruk.

Vi måste värna om de organisationer som ger ungdomarna möjlighet till en meningsfull fritid. Man kan inte nog betona den uppgiftsidrottsföreningar och andra frivilligorganisationer fyller. De kan fånga upp ungdomar och ge fritiden ett innehåll och skapar även sociala kontakter.

I första hand är det kommunernas skyldighet att se till att det finns ett vettigt fritidsutbud för ungdomarna, men vid större helger och skolväxlingar är det fråga om samarbete i större skala. När man arrangerar större evenemang måste man lyssna på vad ungdomarna vill ha. Nu blev Lucianatten i Stockholm den stilla natt som man hoppats på, men alltför många fritidsgårdar är levande bevis på vad som händer när lösningarna kommer uppifrån – man når inte dem man vill nå. En vettig samarbetsform mellan ungdomarna, de sociala myndigheterna och polisen måste utarbetas. Socialstyrelsen som varit med och gett pengar till en del större projekt borde kunna spela en aktiv roll i sammanhanget.

## 10 Vården i Stockholms län

Vården i Stockholmsregionen lider f.n. av en svår personalbrist. Landstinget har tvingats stänga hela avdelningar. Äldre och handikappade kan inte få den vård de behöver därför att hemtjänsten inte lyckas rekrytera personal i tillräcklig omfattning.

Samma problem finns också inom barnomsorgen.

Det finns flera orsaker till denna personalbrist, och en rad olika åtgärder måste vidtas för att stimulera fler att jobba inom vården.

Ett fundamentalt problem är den allmänna överhettning som råder i Stockholmsregionens ekonomi. Det kan endast angripas genom en bättre ekonomisk politik. En annan viktig faktor bakom personalbristen är bostadsbristen i regionen. Den är på många sätt ett resultat av regeringens politik; svagt bostadsbyggande, sammanslagningar av små lägenheter till större, en skatte- och subventionspolitik som kraftigt inskränker rörligheten på bostadsmarknaden.



En tredje faktor är utbildningspolitiken. Behovet av en utbyggd äldreomsorg och barnomsorg har länge kunnat förutses, och mot den bakgrunden får det beskrivas som ett misslyckande att utbildningsväsendet inte har kunnat dimensioneras för att tillgodose denna efterfrågan.

Det positiva man kan se i sammanhanget är hur de enskilda alternativen fungerar. Ofta präglas deras personalsituation av kontinuitet och många sökande på varje tjänst. Allt fler landsting prövar också att lägga ut vårdenheter på entreprenad. För att man fullt ut ska kunna få en fungerande alternativ sektor måste dock bl. a. Dagmar-avtalet rivas upp och statsbidragsreglerna för barnomsorgen ändras. Mer om detta återfinns i folkpartiets motion om offentliga sektorns förnyelse.

I denna motion beskrivs också behovet av decentralisering av ansvar och beslut för att motivera personalen.

## 10.1 HIV/aids-bekämpning i Stockholms län

Cirka 70 % av de HIV-smittade i Sverige, 1 300 personer, finns i Stockholms län. För att stoppa spridningen i Sverige av HIV-smittan är det av största vikt att kraftfulla åtgärder vidtas i Stockholm.

I budgetpropositionen skriver statsrådet Sigurdson att statsbidraget för HIV/aids-bekämpningen skall upphöra fr o m 1990. För Stockholmsregionen skulle det få orimliga konsekvenser. Vi anser därför att statsbidrag till Stockholms län och andra storstadsregioner måste utgå också efter 1990.

## 11 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.

## Hemställen

Med hänvisning till vad som anförts ovan hemställs

[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,<sup>1</sup>]

[att riksdagen begär att regeringen inleder planeringen för en alternativ flygplats i södra regionen,<sup>1</sup>]

[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 att nu påbörjade projekt är färdiga,<sup>1</sup>]

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

[att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt riksskatteverket att presentera förslag om en ändrad fördelningsmodell av resurser för granskning av deklarationer,<sup>2</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bemanningsplanen för Stockholms skärgård måste omprövas,<sup>1</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om rening av avgaser från dieselfordon,<sup>3</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stimulans för utveckling av miljövänlig teknik,<sup>4</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad skyddet av Mälaren skall förstärkas genom att restriktioner införs för kemikalieanvändning på tillrinningsområden av särskild betydelse,<sup>3</sup>]

[att riksdagen beslutar att tankfartyg på Mälaren beläggs med krav på dubbelskrov,<sup>5</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk rapportering för fartyg i Mälaren samt om ökade befogenheter för lotsarna,<sup>5</sup>]

[att riksdagen beslutar att länsstyrelsens naturvårdsenhet tillförs ökade resurser,<sup>6</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbud mot höghastighetsbåtar i linjetrafik,<sup>1</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vad som i övrigt anförts i motionen om åtgärder för att begränsa luftföroreningarna beaktas vid olika myndigheters arbete,<sup>3</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om skydd för känsliga naturområden,<sup>3</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om planering för källsortering av avfall vid ny- och ombyggnad av bostäder,<sup>6</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om länsveterinärens ställning,<sup>3</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om bestämmelserna för erhållande av ombyggnadslån till lägenhetssammanslagningar,<sup>6</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om s.k. fribyggen,<sup>6</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bostadsbeskattningen bör förändras så att den progressiva delen av bostadsbeskattningen avskaffas,<sup>2</sup>]

[att riksdagen beslutar avskaffa de regleringar som införts speciellt för byggandet i Stockholms län,<sup>6</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i övrigt anförts i motionen om bostadsbyggande i Stockholms län,<sup>6</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökad teoretisk gymnasieutbildning i Stockholms län,<sup>7</sup>]

[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,<sup>7</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utnyttjandet av resurser inom polisen i Stockholm till stöd för poliskåren,<sup>8</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ökad intagning till polishögskolan också 1990/91.<sup>8]</sup>

Mot. 1988/89  
A408

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om lagändring för att möjliggöra kommunala poliser,<sup>8]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om stöd och stimulans till brottsofferjourer,<sup>8]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ungdomar i storstad,<sup>9]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att statsbidrag till HIV/aids-bekämpning skall utgå till Stockholm också efter 1990,<sup>9]</sup>

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

Stockholm den 17 januari 1989

*Ylva Annerstedt (fp)*

*Hadar Cars (fp)*

*Lars Leijonborg (fp)*

*Maria Leissner (fp)*

*Daniel Tarschys (fp)*

*Anne Wibble (fp)*

*Jan-Erik Wikström (fp)*

*Barbro Westerholm (fp)*

<sup>1</sup> 1988/89:T209

<sup>2</sup> 1988/89:Sk803

<sup>3</sup> 1988/89:Jo719

<sup>4</sup> 1988/89:N208

<sup>5</sup> 1988/89:Fö705

<sup>6</sup> 1988/89:Bo206

<sup>7</sup> 1988/89:Ub805

<sup>8</sup> 1988/89:Ju807

<sup>9</sup> 1988/89:So210





