

Motion till riksdagen

1989/90:T246

av Pär Granstedt och Karin Söder (båda c)

Åtgärder på trafikområdet i Stockholmsregionen

Stockholmsområdet erbjuder sina invånare en boendemiljö som få andra storstadsområden i världen kan. En storstads traditionella fördelar som ett rikt kulturutbud, ett varierat nöjesliv, en bred arbetsmarknad och rik tillgång till arbetstillfällen, närhet till vetenskapliga och andra institutioner etc. förenas här med betydande naturmiljövärden.

Stockholmsregionen har gott om fina grönområden också nära storstadens kärnområden. Stockholms skärgård och Mälardöarna är unika landskapstyper också i ett världsperspektiv. Roslagens och Södertörns traditionsmättade kulturlandskap är inte långt borta. I själva storstadens centrum förenas vatten, klippållar, grönska och en historisk bebyggelse till en mycket särpräglad miljö. Luft- och vattenkvalitet är bättre än vad som är vanligt i miljonstäder. Det faktum att Stockholm för att vara en storstad har rätt måttlig omfattning gör också att alla dessa värden finns lätt nåbara för alla regionens invånare.

I själva verket är det denna fina livsmiljö som ger Stockholm en särställning bland världens storstäder. Därför måste det också vara ett första rangens intresse att bevara och vidareutveckla dessa miljökvantiteter för framtiden.

Påfrestningar på miljön

Dess värre är dessa miljökvantiteter hotade på många sätt. Exploateringstrycket gör att omistliga grönområden bebyggs eller hotas av bebyggelse för nya arbetsplatsområden, nya bostadsområden, nya vägar. Luftmiljön är ett annat stort problemområde som i sin tur har effekter på naturen.

Försurningen har fortskridit i rask takt. På 30 år har pH-värdet i marken genomsnittligt förändrats från 0,5 till 1,5. Kvävenedfallet ökar snabbt och är uppe i 7 000 ton per år. Samtidigt motsvarar kvävedioxidutsläppen från Stockholmsregionen 21 000 ton per år vilket innebär att Stockholmsregionens utsläpp är en belastning för också andra delar av landet. Miljöbelastningarna kommer från värmeanläggningar från industrier och inte minst från bilismen.

Den snabbt växande bilismen får en alltmer dominerande ställning bland Stockholmsregionens föroreningskällor. Enbart under 1980-talet har biltrafiken i Stockholmsområdet ökat med ca 45 %. Fram till sekelskiftet räknar

prognoserna med att ökningen skall bli ytterligare 40 %. Därefter hoppas man på något lugnare utveckling. Detta innebär att de redan stora utsläppsmängderna från biltrafiken kommer att fortsätta att öka trots introduktionen av katalytisk avgasrening.

Avgaserna från såväl bensin- som dieseldrivna fordon skapar hot mot såväl människornas hälsa som naturens. De utgör en viktig orsak till bl.a. försurning och övergödning. Det viktigaste medlet att minska biltrafiken är att göra alternativen mer konkurrenskraftiga. Det är dels fråga om att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för persontransporterna, dels att se till att så mycket som möjligt av godstransporterna kan föras över på järnväg.

Utformningen av trafiksystemet hör till Stockholmsregionens viktigaste miljöfrågor.

Satsa på kollektivtrafik

För att säkerställa en miljömässigt acceptabel situation i Stockholmsområdet krävs en mycket omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken. Huvudansvaret för detta har landstinget, men i grunden bör ligga en ny "Strängöverenskommelse" mellan stat och landsting som löser bl.a. finansieringsfrågorna. Satsningar på kollektivtrafik, i synnerhet spårbunden, måste gå före ny stora trafikleder som Österleden. Staten har också ett betydande ansvar som huvudman för järnvägsdriften. Detta ansvar är ännu mer markant när det gäller godstransporterna.

Flygförbindelserna spelar en växande roll och närheten till flygplats därmed också. Arlanda kommer att vara den dominerande trafikflygplatsen för såväl utrikes- som inrikesflyg också i framtiden. Därför är det viktigt att alla delar av länet får goda förbindelser med Arlanda.

Detta skulle avsevärt underlättas om Arlanda fick en järnvägsförbindelse. Därmed skulle Arlanda kunna försörjas med snabbtåg inte bara till centrala Stockholm utan också till länets sydvästra och sydöstra delar. Också förorterna längs norra stambanan skulle på detta sätt kunna få bättre förbindelser med Arlanda. I en framtid skulle man också kunna tänka sig att Arlanda-järnvägen utsträcktes mot Norrtälje och Kapellskär. Det är glädjande att frågan om en järnväg till Arlanda nu fått en hög prioritet i planeringen. Vi vill dock framhålla att en Arlandapendel för att få full effekt ur miljösynpunkt, och dessutom bidra till en inomregional balans, inte får sluta vid Stockholms central utan måste knyta också Södertälje-Södertörn till Arlanda.

För att avlasta Stockholms central, och därmed göra tågtrafiken mer attraktiv, i synnerhet för resanden till och från regionen är det viktigt med nya fjärrtågsstationer: Stockholm Nord, Stockholm Syd och Södertälje Syd. Det är viktigt att alla tre projekten förverkligas och får en god försörjning med fjärrtågstrafik.

Det angeläget projekt är upprustningen av Nynäsbanan, särskilt bandelen Västerhaninge-Nynäshamn. Ökade kontakter med de baltiska republikerna och Polen kan förväntas leda till en ökning såväl av person- som godstransporter över Nynäshamns hamn. Det är då mycket viktigt att denna trafikökning kan kanaliseras till järnvägen. Likaså bör en planering inriktas på att föra över så mycket som möjligt av transittrafiken till Finland till järnväg via Hargshamn, och i framtiden en järnvägslinje till Kapellskär över Norrtälje.

Skapandet av en verkligt attraktiv kollektivtrafik i en region som Stockholms län kräver stora resurser. Det är viktigt att detta inte kommer att konkurrera med andra angelägna insatser inom landstingets ansvarsområde, t.ex. vården. En lämplig åtgärd kan vara att finansiera insatserna genom en miljöavgift på privatbilism i innerstadsområden. Det skulle tjäna det dubbla syftet att dels begränsa biltrafiken i särskilt miljö känsliga områden, dels underlätta finansieringen av en nödvändig utbyggnad av kollektivtrafik och bl.a. infartsparkeringar. Det är dock viktigt att dessa åtgärder kommer till stånd så snabbt att de skapar verkliga alternativ till bilåkandet när avgiften införs.

Miljövänligt energisystem

En annan av de viktigaste faktorerna för Stockholmsregionens miljö är energisystemets utformning. Som vi redan framhållit är utsläpp från fossileldade värmeanläggningar en av de viktigaste orsakerna till försurningsproblemen och luftföroeningarna i allmänhet i Stockholms län.

Stockholmsregionen behöver en samlad energiplan med inriktning på bästa möjliga energihushållning och miljövänlig energiproduktion. Med hänsyn till regionens betydelse för den totala energianvändningen i landet är detta inte bara en lokal och regional fråga utan också en riksangelägenhet. Staten bör därför medverka, tillsammans med landsting och kommuner, i utformandet av en sådan regional energiplan. Planen skulle kunna ha följande utgångspunkter:

1. Kraftfulla insatser för energihushållning.
2. Förbud mot ytterligare utbyggnad av el-värme.
3. Stöd till konvertering från elvärme och individuella oljepannor till miljövänliga större eller mindre kollektiva uppvärmningssystem.
4. Utbyggnad av kraftvärmeanläggningar.
5. Gemensam planering för att kunna försörja så mycket som möjligt av Stockholmsregionens behov med förnybara bränslen.
6. Försiktig utbyggnad av naturgas.
7. Nej till nya kolanläggningar.

Inför kväverening

Minskade kväveutsläpp är en viktig förutsättning för att rädda Östersjön. Stockholmsregionen står för en inte obetydlig del av dessa utsläpp. Kväverening av utsläppen från regionens avloppsutsläpp förekommer knappast.

Kväverening av avlopp är dyrt i förhållande till den effekt man når. I Stockholmsregionens stora reningsverk är dock de ekonomiska förutsättningarna särskilt goda. Det vore därför rimligt att börja arbetet på att få till stånd kväverening av de svenska avloppssystemen här. Staten bör ta upp förhandlingar med berörda kommuner i detta syfte.

Rädda landskapsmiljön

Stockholms län har en rad grönområden som måste betecknas som omistliga ur miljösynpunkt och med hänsyn till det rörliga friluftslivet. Dessa är dock

i många fall utsatta för exploateringshot av olika slag. De måste identifieras och förses med ett lagfäst skydd mot all exploatering.

Särskilda åtgärder krävs för att skydda regionens kulturlandskap. De tillgängliga statliga resurserna till skydd för kulturlandskapet motsvarar endast en femtedel av vad som brukar utgå som bidrag till skogsplantering på åkermark.

Med hänsyn till den särskilda betydelse ur miljösynpunkt som länets kulturbygder har, bör stöd till skogsplantering i fortsättningen endast få ges i undantagsfall. Istället måste resurserna för att bevara kulturlandskapet kraftigt ökas. Detta kan ske genom att staten, i samverkan med landstinget och kommunerna, bygger upp en särskild fond, från vilken ersättning kan utgå till lantbrukare som upprätthåller mindre rationell, men ur miljösynpunkt värdefull odlings- och ängsmark. Hur mycket olika parter skall bidra till denna fond bör lösas genom förhandlingar.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förhandlingar mellan staten och Stockholms läns landsting om en storsatsning på kollektivtrafiken i länet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Arlanda,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nya fjärrtågsstationer i Stockholmsregionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Kapellskär,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av Nynäsbanan,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdavgifter i innerstadsområden,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en energiplan för Stockholmsregionen,¹⁾

[att riksdagen hos regeringen begär initiativ i samverkan med landsting och berörda kommuner för att ge ett lagfäst skydd mot exploatering av regionens omistliga grönområden,²⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att yttersta restriktivet bör tillämpas vid bidragsgivning för skogsplantering på åkermark i Stockholms län,²⁾

[att riksdagen begär att regeringen tillsammans med landsting och kommuner etablerar en fond för upprätthållande av kulturlandskapet i Stockholms län.²⁾

Mot. 1989/90
T246

Stockholm den 25 januari 1990

Mot. 1989/90
T246

Pär Granstedt (c)

Karin Söder (c)