

Motion till riksdagen 2007/08:T499

av **Gunnar Andrén (fp)**

Huvudstaleden i det statliga vägnätet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Huvudstaledens roll och finansiering i det statliga vägnätet.

Motivering

Malmö har det, Göteborg har det, ja, exempelvis Jönköping, Linköping och Norrköping har det, även Kalix har det, senaste stora staden som fått det är Uppsala: förbifartsväg.

Förbifartsvägar möjliggör sammanhållen samhällsplanering, byggnation av bostäder och arbetsplatser, i närheten av städernas kärna utan att mycken bil-, buss- och lastbilstrafik behöver närma sig centrum.

Varför inte Stockholmsregionen – som tillsammans med Sundsvall är ensam om att 2007 sakna ordentlig förbifart – skall ha samma grundläggande vägstruktur i detta avseende som andra städer och orter i Sverige är oklart, särskilt av miljöskäl.

Dessvärre drabbar avsaknaden av goda vägtransportmöjligheter många kommuner runt Stockholm, Järfälla, Sundbyberg och Solna är exempel på kommuner som i västra Storstockholm lider svårt av frånvaron av fungerande vägar med kapacitet att klara de transportproblem som hundratusentals boende och arbetsplatser skapar.

Från 1970-talets början – den senaste mycket stora organisatoriska förändringen var tillkomsten av Stockholms läns landsting med sitt ansvar för sjukvård, kollektivtrafik och övergripande trafikplanering den 1 januari 1971 – har Stockholms län ökat med över 400 000 invånare, om man räknar med det ständigt ökande antalet besökare i vår huvudstadsregion är ökningstalet än högre.

Från Folkpartiet i Stockholms län har under 2000-talets första del, bland annat genom återkommande riksdagsmotioner från Nina Lundström i Sund-

Fel! Okänt namn på

byberg och Martin Andreasson i Solna, understrukits angelägenheten av att åtgärder vidtas för att förbättra framkomligheten i västra och nordvästra Storstockholmsområdet, att minska restiderna för tiotusentals löntagare och företagare i regionen och inte minst minska de meningslösa miljöpåfrestningar som långa bilköer innebär på regionens nu otillräckligt dimensionerade vägnät.

Dessvärre måste noteras att förslagen till förbättringar, trots angelägenheten, inte vunnit riksdagens bifall. Tvärtom har, bland annat genom regeringens beslut 2005 att prioritera vägutbyggnaden i Västsverige, ytterligare senareläggningar av också samhällsekonomiskt extremt lönsamma vägprojekt i Stockholms län fått senareläggas.

Framkomligheten i trafiken i Stockholms län har emellertid nu, särskilt i närheten och i omgivningarna kring Stockholms centrum, till följd av bristande investeringar i infrastrukturen, såväl spårbunden som andra trafikmedel, minskat och restiderna därmed ökat, till stort men inte minst för ett effektivt näringsliv. Stillastående företag producerar ingenting, ingen välfärd.

Förklaringen till ökade köer och ökade restider kan bland annat sökas i otillräckligt statligt ansvar för finansieringen av ny infrastruktur samt att infrastrukturen inte på tillräckligt sätt förstärkts i takt med den omfattande inflyttningen och utbyggnaden av näringslivet.

Den undersökning bland Stockholms läns kommuner som landshövdingen Mats Hellström gjorde 2003 på uppdrag av ministären Persson (s) – i syfte att stimulera byggandet av fler bostäder i länets kommuner – pekade framför allt på brister i infrastrukturen. Det var, påtalade en rad kommuner, det avgörande skälet till att skjuta upp angelägna bostadsprojekt och utgjorde därmed det största hindret för omfattande byggnation av nya bostäder.

Dessvärre vidtogs inga åtgärder på kommunikationsområdet för att stimulera kommunerna att öka sin beredskap att producera bostäder till följd av det klarläggande som landshövdingens undersökning innebar.

Ett bra, men samtidigt skrämmande, exempel utgör det länge planerade men ogenomförda vägprojektet Huvudstaleden i västra Storstockholm.

Detta viktiga kommunikationsprojekt ingick i den parlamentariska Stockholmsberedningens uppräknings av de mest angelägna investeringarna i regionens infrastruktur (SOU 2002:11). Likaså inkluderas det i RUFS, Regionala Utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, antagen inom Stockholms läns landsting 2001 och förtjänstfullt uppdaterad och reviderad under 2005 till följd av nya fakta och omständigheter.

Byggandet av Huvudstaleden skulle, som framgick av SOU 2002:11, lösa upp en av de värsta trafikpropparna i hela Stockholmsregionen: den bristfälliga kopplingen mellan nordvästsektorn och Stockholms innerstad. Leden är tänkt att binda samman E 4 vid Tomtebodavägen i Solna och Ulvsundavägen i Bromma via en lång tunnel under Solna och en ny bro över Ulvsundasjön. På så sätt åstadkoms också en bättre anslutning mot E 18 längre norrut. Trafiksituationen skulle förbättras påtagligt från Kungsholmen i söder till Järvafältet i norr.

Redan vid Essingeledens utbyggnad under 1960-talet påbörjades planeringen för byggandet av fortsättningen, Huvudstaleden. Att nu äntligen för-

Fel! Okänt namn på

verkliga detta angelägna trafikprojekt skulle inte bara ge stora trafikmiljövinster för tiotusentals invånare i Stockholm, Järfälla, Sundbyberg och Solna, utan också medföra en betydande kapacitetsökning för trafiken till och från norra Stockholmsregionen – där ju bland annat Arlanda flygplats ligger och kräver snabba marktransporter till och från flygplatsen för att företagen skall klara en hård internationell konkurrens.

Huvudstaleden behövs för att klara den framtida vägkapaciteten i Stockholmsregionens nordvästsektor. Den skulle spela en central roll i den övergripande vägstrukturen för Stockholmsregionen som helhet. Av detta skäl bör den framtida Huvudstaleden ingå i det statliga vägnätet och de statliga vägplanerna, och inte ses som en fråga där de berörda kommunerna får lösa finansieringen själva.

Stockholm den 27 september 2007

Gunnar Andrén (fp)