

Motion till riksdagen

1989/90:T44

av Åke Wictorsson m.fl. (s)

med anledning av prop. 1989/90:88 Vissa
näringspolitiska frågor

Under lång tid har investeringsnivån i transportsektorn i Stockholms län varit låg. Tilldelningen av statliga anslagsmedel för investeringar har under 1970- och 1980-talen legat still på en konstant låg nivå. Kollektivtrafiksystemets ryggrad – tunnelbanan – som till stora delar finansierats med statliga bidrag, står nu inför stora moderniserings- och upprustningsbehov. Totalt uppgår investeringsbehoven för objekt som det finns kostnadsuppskattningar för till närmare 30 miljarder kronor.

Anslagen för drift och underhåll av vägarna har inte heller följt behoven utan en allvarlig förstöring av vägkapitalet pågår. För att inhämta eftersläpningen och återställa vägkapitalet i befintligt vägnät skulle vägförvaltningens medel för drift och underhåll och kommunernas driftbidrag behöva fördubblas under tre år.

Om länets del av anslagen till riksvägar och länstrafikanläggningar i fortsättningen inte blir större än vad de varit hittills skulle länet tilldelas statliga investeringsmedel på något under 4 miljarder kronor under en 10-årsperiod. Detta skall jämföras med de samlade behoven på närmare 30 miljarder.

Kompletterande finansieringsvägar måste sökas för vissa större spårtrafik-anläggningar och vägobjekt. De strategiskt viktiga Öster- och Västerlederna har t.ex. inte kunnat inrymmas i nuvarande planering. Trots detta erfordras en kraftig upprustning av de statliga anslagen.

Länet har haft en stark tillväxt under 1980-talet, både vad gäller befolkning och sysselsättning. Detta har skapat stora kapacitets- och framkomlighetsproblem i trafiksystemen och medfört stora påfrestningar på miljön. För länets kommuner försvåras, och till viss del omöjliggörs, utbyggnader av bostäder då vägar och kollektivtrafik inte kan förverkligas. Därmed kan inte heller den arbetskraft rekryteras som saknas inom många sektorer, t.ex. sjukvård och äldreomsorg. Dynamiken i ett storstadsområde innebär alltid en viss tillväxt som är mer eller mindre accentuerad beroende på konjunkturen.

Stockholmsregionens bilister betalar årligen in cirka 3,5 miljarder kronor i fordons- och bensinskatter till staten. Den nyligen träffade skatteuppgörelsen, som bl.a. innehåller moms och andra avgifter på bensinen i storleksordningen 1,50 kronor/liter, ger statskassan ökade inkomster från Stockholmsbilisterna med ytterligare en miljard kronor/år. Regionen har under en lång följd av år fått tillbaka som mest 400 miljoner kronor per år till investeringar

i transportapparaten. En rimligare tilldelning vore vad som motsvarar 15–30 % av från länet inlevererade fordons- och bensinskatter.

Om Stockholmsregionens roll som motor för den nationella utvecklingen skall kunna bibehållas och fortsätta bidra till landets välfärd och sysselsättning, krävs att de konstaterade behoven i transportsektorn kan tillgodoses.

Störst är hoten på kort sikt mot miljön och framkomligheten. Framkomlighetsproblemen är till förfång för samtliga samhällssektorer med starkt stegrade körtider och kostnader till följd. En enkätundersökning till större åkare, utförd av transportforskningskommissionen 1988, redovisar en genomsnittlig fördröjning i Stockholmsregionen som motsvarar en merkostnad om cirka 1,7 miljarder kronor per år. Detta leder i slutänden till ökade priser för konsumenterna. Även kollektivtrafiken drabbas av högre driftkostnader.

En annan följd av den dåliga framkomligheten är de stora lokala avgasutsläppen. Stillastående eller trögflytande köer ger mycket stora utsläpp per tidsenhet/fordonskilometer. Denna miljöförsämring är en särskild olägenhet för yrkesförare.

På något längre sikt medför utvecklingen att det kan bli för dyrt att flytta till eller etablera sig i Stockholm. Det blir framtidsföretagen lidande av: de kan få en ogynnsam konkurrensförmåga som kan drabba hela landet. Landets huvudstad måste transportmässigt kunna fungera väl.

Vissa omfattande och strukturerande investeringsobjekt är därför oundgängliga i både vägnätet och spårnätet. Enbart i regionens centrala delar finns finansieringsbehov på nästan 8 miljarder kronor för sådana investeringar.

- Snabbspårväg Gullmarsplan–Alvik–Värtan 2,5 mdr
- Modernisering och upprustning av befintlig tunnelbana 3,5 mdr
- Södra Länkarna Lugnet–Årsta 1,0 mdr
- Norra Länkarna Norrtull–Värtan 1,0 mdr

Dessa åtgärder får anses så omfattande att deras finansiering inte kan klaras utan att de normala investeringarna i de enskilda kommunerna samt hos trafikhuvudmannen förskjuts orimligt långt bort i tiden. Ovannämnda objekt bör därför, helt eller delvis, bli föremål för lösningar i särskild ordning.

Stockholmsregionen skiljer sig från andra regioner bl.a. genom det förhållandevis stora spårbundna kollektivtrafiksystemet. Den spårbundna kollektivtrafikens linjelängd är totalt 500 km. Detta utgör 6 % av Stockholms Lokaltrafikens (SL) hela linjenät men svarar för nästan 60 % av alla resor. Trafiksituationen skulle vara helt omöjlig utan tunnelbana och lokaltåg. Omkring 175 000 människor kommer varje morgon in till centralstationsområdet med pendeltåg och tunnelbana. Utan spartrafiken skulle det exempelvis behövas 2 800 bussar för att transportera dessa människor. Att alla dessa inte skulle kunna åka bil är helt uppenbart.

Genom det trafikpolitiska beslutet 1988 skapades utvidgade möjligheter att ta med upprustnings- och moderniseringsinsatser för spår- och järnvägsanläggningar som bidragsberättigade objekt i länstrafikanläggningsplanen. Nära hälften av nu redovisade behov på kollektivtrafiksidan gäller upprustning och modernisering av tunnelbanan och förortsbanorna. Bidragsbehovet enligt

länstrafikanlägningsplanen har med dessa objekt mer än fördubblats. Härmed uppstår en orimlig situation om inte anslagen ytterligare ökas och särskilda lösningar görs för vissa objekt.

Mot. 1989/90
T44

Transportrådets och landstingets prognoser för utvecklingen i Stockholmsregionen tyder på fortsatt tillväxt och därmed ökad trafik. Enligt länsstyrelsens miljövårdsenhets bedömning blir konsekvenserna – trots katalysatorns införande, införande av ekonomiska styrmedel och en massiv utbyggnad av kollektivtrafiken frampå 1990-talet – att riksdagens beslutade miljömål för kväveoxidutsläpp inte kommer att klaras i regionen. Härav kan slutsatsen dras att vi förutom nämnda åtgärder på allvar måste börja söka en framdrivningsteknik som drastiskt minskar de skadliga utsläppen. Vägverket bör spela en aktiv roll när det gäller att driva på detta arbete – sett mot bakgrund av verkets uppgift att ta ansvar för vägtrafikens miljökonsekvenser.

Vi hälsar med tillfredsställelse förslagen i proposition 1989/90:88 om tillsättande av särskilda förhandlare för storstadsområdena. Den situation som berörts i det föregående visar på behovet av sådana åtgärder. Den i samma proposition föreslagna infrastrukturfonden för transportsektorn bör bli ett verksamt medel för att lösa transportbehoven i Stockholms län.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av resurser för utbyggnad av transportsektorn i Stockholms län.

Stockholm den 26 mars 1990

Åke Wictorsson (s)

Anita Johansson (s)

Lennart Andersson (s)

Aina Westin (s)

Hans Göran Franck (s)