

Motion till riksdagen 2006/07:T448

av **Bosse Ringholm (s)**

Trafik i Stockholmsområdet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiken i Stockholmsområdet.

Motivering

Stockholm behöver en långsiktig strategi som klarar att möta kommande decenniernas krav på transporter och resor. Det ska vara en strategi som bygger på realism och som förmår att lösa många och i flera fall motstående intressen. Vi har ett särskilt ansvar att förena god miljö och social rättvisa med fortsatt ekonomisk utveckling. Vi vill ge hela Stockholmsregionen sunda förutsättningar för god tillväxt och hållbar utveckling.

Det är av yttersta vikt att de framtida transporterna kommer att nyttjas av alla medborgare i Stockholms län och dess besökare. Inte minst gäller detta personer med olika typer av funktionshinder. Alla trafiklösningar och investeringar ska granskas ur ett tillgänglighetsperspektiv. Kollektivtrafiken bör vara tillgänglig senast år 2010 i enlighet med den nationella planen för handikappspolitiken. Vi kommer att vidta de åtgärder som behövs för att nå detta mål.

Stockholmsregionen kommer att fortsätta att växa. Varje år ökar befolkningen med cirka 20 000 invånare i Stockholms län. Vi har ett ansvar för att möta dessa behov. Vi ser tillgängligheten som en tillgång, inte bara för regionen i sig utan för hela Sverige. Stockholm är i många avseenden Sveriges tillväxtmotor. Här finns den stora marknaden och här uppstår mycket av den moderna utvecklingen. Det är stora utmaningar, som kräver mer av oss än att bara se till Stockholms egna behov. Nu vill vi gå vidare med de krav som dagens generationer ställer och utifrån de förutsättningar som näringsliv och samhället ger.

Fel! Okänt namn på

Stockholm behöver effektiva transportsystem, människor måste kunna ta sig till och från arbetet och varutransporter till och från företag måste fungera. Näringslivet behöver för sin utveckling både fungerande kollektivtrafik och vägnät. Trängseln på främst infarterna har länge varit ett problem för näringslivet. Denna trängsel kostar mellan 3 och 7 miljarder kronor per år. De senaste årens utveckling visar att det inte räcker med att bygga fler vägar. Det krävs investeringar i både kollektivtrafiken och i fler vägar som också måste kombineras med ekonomiska styrmedel så att gjorda investeringar utnyttjas på ett effektivt sätt.

Trängseln på vägarna påverkar inte bara restiden för dem som bor och besöker Stockholm, den påverkar också miljön väsentligt. På de platser i Stockholm där köerna är som störst är det utan undantag förhöjda värden av miljöfarliga ämnen (koldioxid, kväveoxid och partiklar). I Stockholm står vägtrafiken för de enskilt största utsläppen av såväl växthusgaser som andra utsläpp som påverkar mer lokalt, till exempel kväveoxider och partiklar.

Ett annat besvärligt miljöproblem är bullret. Bullernivåerna är nu så höga att det förekommer problem när bostäder ska planeras och byggas.

En fungerande miljöstrategi bygger på en kombination av åtgärder, där ingen åtgärd är tillräcklig för att nå önskvärt resultat. En väl utbyggd kollektivtrafik gynnar miljön i Stockholm. En väl fungerande kollektivtrafik måste därför fortsätta i takt med att Stockholm växer. Bilisterna ska stimuleras att ställa bilen på attraktiva infartsparkeringar. Även särskilda insatser för gående och cyklister behöver göras, även om detta inte primärt är en statlig fråga.

I en samlad strategi för trafiken krävs utbyggnad av vägnätet. En utbyggnad av vägleder ska ske på ett miljöanpassat sätt, med hänsyn till Stockholms unika natur, miljö, kulturlandskap och behov av bullerfria miljöer. Rekreativmiljöer måste värnas, inte minst utifrån ett folkhälsoperspektiv. En utbyggnad av vägnätet kommer ofrånkomligt att leda till ökade trafikvolymerna. För att i någon mån reducera den totala miljöpåverkan måste vi öka kraven på fortsatt utveckling av mindre miljöförstörande fordon, både personbilar, tyngre fordon och arbetsmaskiner. Stockholm, Göteborg och Malmö har varit föregångare i arbetet för att öka miljökraven vad gäller tunga fordon och arbetsmaskiner.

Försöket med trängselskatter/miljöavgifter

Under perioden den 3 januari 2006–31 juli 2006 gjordes ett försök med trängselskatter i Stockholms innerstad. Försöket rönt stor internationell uppmärksamhet och flera representanter för Europas större städer var här för att studera och ta intryck av våra erfarenheter.

De flesta resultat var positiva om man jämför med var målsättningen var från början. Antalet fordon på infarterna och i innerstaden minskade, miljöeffekten var större än man beräknat, påverkan för företagen var mindre eller ingen alls. Men vi har starka invändningar på hur utformningen av denna lagstiftning ser ut. Vi kommer dock att redovisa dessa i en särskild motion.

Vi vill enbart i denna trafikpolitiska motion hävda att för att uppnå önskad effekt för tillväxt och miljö behövs någon form av ekonomiska styrmedel. Hur detta ska se ut är det upp till kommuner och landsting att besluta om.

Viktiga väginvesteringar

Stockholm kommer att fortsätta att växa. Strategiska utbyggnader av vägtrafiken gör det möjligt att binda samman olika delar av regionen. Andra väginvesteringar gör det möjligt att sanera från miljöförstöring eller buller, vilket i sin tur öppnar för nya bostadsområden.

Ett år med Södra länken visar på positiva effekter som kringfartsleder kan ge. Norra länken står nu på tur för byggstart. Det finns också andra trafikinvesteringar som kommer att komma i gång relativt snart. Dessa är framför allt E 18 förbi Järvafältet. Breddningen av väg 73 mot Nynäshamn gör Nynäshamn mer tillgängligt men också mer trafiksäkert.

Förbifart Stockholm är den i särklass mest kostnadskrävande investering som vi över huvud taget kan se när det gäller infrastruktur i Sverige. Men det är av oerhört stor vikt att detta projekt kan komma i gång och slutföras. Det är komplicerat och går i stora stycken i tunnel. Men den binder ihop regionen och de transporter som inte måste gå genom Stockholms innerstad, kan med fördel gå över den tilltänkta Förbifart Stockholm. Detta vinner miljön, transporterna och inte minst regionen på. Genom att binda samman regionen på detta sätt kan man utveckla en flerkärnig region där inte bara Stockholms innerstad är medelpunkten, utan såväl Södertörn som de norra förorterna kan få en ökad och mer självständig betydelse.

Viktiga investeringar i kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken utgör i dag det viktigaste transportmedlet för större delen av Stockholms invånare och besökare. I rusningstrafik sker över 70 % av alla resor till centrala Stockholm kollektivt. Stockholmarna använder således kollektivtrafiken i betydligt högre utsträckning än andra jämförbara städer. Även om mycket gjorts under senare år ser vi många brister som måste rättas till, pålitlig trafik med vagnar och bussar liksom stationer som är hela och rena. Men också att kollektivtrafiken är punktlig. Även bytespunkter måste kännas trygga och trevliga att vara i.

Den sammanhållna kollektivtrafiken är ett resultat av framsynta beslut på 1960-talet, och om 1960-talet bestod av att hålla samman Stockholms län så handlar dagens stora utmaningar om att se till den framväxande gemensamma bostads- och arbetsmarknadsregion i hela Mälardalsregionen. Men där har bristen på spår genom centrala Stockholm lett till kommunikationssvårigheter. Det långt gångna förslaget med Citybanan har nu enligt uppgift från regeringen skrinlagts, och en förhandlingsman ska se över hur man kan öka anta-

Fel! Okänt namn på

let spår förbi Riddarholmen. Problemet är att det inte räcker med tre spår, det måste till fyra spår för att möta de framtida behoven. Det är därför med oro vi möter regeringens ståndpunkter i denna fråga. Det handlar om svek mot Stockholmsregionen och Mälardalsregionen. Vi kommer i en särskild motion redovisa våra förslag avseende Citybanan.

Även om Citybanan är nödvändig behövs flera spårinvesteringar i regionen. Det handlar främst om tvärförbindelser. Främst gäller det fortsatta spårförbindelser från Hammarby Sjöstad till Sickla och Slussen, ytterligare spårbindelser mot Nacka/Värmdö, utbyggnad av tunnelbanan mot Täby, utbyggnad av tvåspårvägen från Alvik och Kista och vidare mot Sollentuna och Häggvik, men också en länk mot Solna och universitetet, en sydlig tvärförbindelse söder om Stockholm men det bör utredas vidare. En sammankoppling av tunnelbanan mellan Akalla, Hjulsta och Barkarby, och en sammankoppling mellan Hagsätra och Älvsjö bör också utredas vidare.

Stockholm den 31 oktober 2006

Bosse Ringholm (s)