

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:2255

av **Sofia Arkelsten m.fl. (M)**

Den moderna Stockholmsregionen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prioriteringarna av Stockholmsregionen, Sveriges tillväxtmotor, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa goda förbindelser för Stockholmsregionen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bostadsnyttan i Stockholm måste väga tyngre vid prioritering och utformning av framtida trafikinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att mer mobilitet bör byggas in i trafiksystemet som helhet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stat och regering bör prioritera investeringar i Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om självkörande bilar, digitalisering och stadsplanering och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjlighet att införa lokala tiggeriförbud, liksom möjlighet att förbjuda tiggeri i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bostadsbristen och byggandet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Denna motion baseras på propositioner som antagits av moderata förbundsstämmorna i Stockholms län och Stockholms stad.

Överallt i världen söker sig människor till ett rikare, friare och bättre liv i städerna. För första gången i historien bor det sedan några år fler människor i städer än utanför. I Sverige bor snart halva befolkningen i de fyra största storstadsregionerna. Stockholms län ökar stadigt sin andel av befolkningen med befolkningstillväxt i snart sagt varje del av länet. Stockholms stad har slagit sitt tidigare befolkningsrekord och rör sig snabbt mot att vara en mycket större stad än vad vi någonsin varit vana vid. Det handlar om

framtidstro. Till vår region flyttar människor från andra delar av Sverige och världen, samtidigt som vi får allt fler barn som växer upp till morgondagens stockholmare.

Redan i dag har Stockholms län drygt 2,2 miljoner invånare, varav över 900 000 bor i Stockholms stad. Länet växer också med uppemot 40 000 invånare varje år. Redan 2020 innebär det att vi kommer att vara 2,5 miljoner invånare i länet, varav 1 miljon enbart i Stockholms stad.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang dessutom en storstad även med internationella mått mätt. Vi ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Stockholmsregionen står stark i frågor som rör tillväxt, konkurrenskraft, innovationer och skapande. Detta är viktigt att bejaka i det framtida tillväxtarbetet. Med den snabba tillväxten och utvecklingen i regionen följer dynamik och utvecklingskraft. I kombination med att Stockholmsregionen har lyckats utveckla en egen identitet som storstadsregion har detta lagt grund för många styrkor och förtjänster – som ledande stad för bland annat livskvalitet, finansiella tjänster och ICT. Regionens näringsliv är innovativt och i hög grad orienterat mot globala exportmarknader med stark tillväxt.

Många frågor som rör konkurrenskraften i en global värld handlar om att skapa bra och goda kommunikationer och förbindelser med omvärlden. Det är centralt att utveckla flyget till och från Stockholmsregionen, att utveckla handel- och godsförutsättningarna genom goda möjligheter för sjöfarten samt den interregionala tågtrafiken på ett sådant sätt att det stärker bostads- och arbetsmarknadens funktionssätt.

Den snabba befolkningsökningen skapar också utmaningar. Trängseln frestar på i trafiken och ökar risken för förseningar och störningar. De samhällsekonomiska kostnaderna för förseningarna i Stockholm uppgår till mångmiljardbelopp varje år. Trängseln i trafiken ger upphov till hälsofarliga utsläpp. Situationen förvärras av att stora delar av infrastrukturen är både underdimensionerad, nyttjas fel samt lider av stora brister avseende drift och underhåll. Det är uppenbart att Stockholm behöver både förbifarten och en sammankopplad ringled.

Kollektivtrafiken bör prioriteras för att trygga Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Kollektivtrafiken förväntas fungera och hjälpa till att lösa livspusslet så att människors vardag går ihop. Det handlar om att frigöra människors kapacitet och produktivitet och bereda fler möjligheter för tillväxt.

Ambitionen att växa som stad skapar också konflikter och problem som måste lösas. Det är en utmaning att kombinera nya arkitektoniska kvaliteter och uttryck med befintlig bebyggelse, bestämma var och hur det är bäst att bygga och ibland står arkitektoniska värden i konflikt med ambitionen att bostäderna ska byggas till ett överkomligt pris.

Bostadsbristen hämmar tillväxten. WSP har uppmätt kostnaden som följer av att utbud och efterfrågan så tydligt går i otakt på bostadsmarknaden till ett produktionsbortfall motsvarande 660 miljarder kronor under åren 2010–2030. Hälften av företagen uppger att de redan nu har svårt att rekrytera på grund av bostadsbristen.

Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö men också med närhet till natur och vatten.

Kraftsamla nödvändiga investeringar för en växande region

Sverige och Stockholmsregionen behöver kraftsamla för att bygga nytt för att möta dagens och morgondagens krav på en snabbt växande region. Här finns tre centrala satsningar i närtid.

- Citybanan som på sikt förbättrar för pendeltågstrafiken i både länet och hela landet.
- Bygget av Förbifart Stockholm.
- Utbyggnaden av tunnelbanan.

Även Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn bör nämnas i sammanhanget.

De är alla större satsningar som bygger på samarbete, samverkan och som skapar tydliga värden för människor. Tillväxt och utveckling bör även framöver prioriteras.

Stockholm och Uppsala har under lång tid vuxit samman och i dag är arbetspendling vanligt förekommande mellan städerna. Men arbetspendlingen måste förbättras för en ännu bättre fungerande arbetsmarknadsregion. Stockholms Handelskammare har presenterat ett förslag; två nya spår mellan Skavstaby (söder om Märsta) och Uppsala. På det sättet skulle hela sträckan mellan Stockholm och Uppsala få fyrspar, där snabbgående tåg går på det ena spårparet och de långsammare pendeltågen på det andra. Detta mer än fördubblar kapaciteten, och skulle möjliggöra för byggnation av 100 000 nya bostäder.

Vi behöver också bygga ut Arlanda för framtiden, utreda en utbyggnad av Skavsta och den långsiktiga funktionen för Bromma. Flyget kommer framåt spela en viktig roll för människor och näringsliv i vår region.

Endast genom att säkerställa goda förbindelser kan Stockholmsregionen fortsätta växa och bidra med tillväxt till hela Sverige.

Kollektivtrafiken har central betydelse för en växande region

Stockholmsöverenskommelsen om utbyggd tunnelbana är en bra investering. Den lade grunden, inte bara för utbyggd tunnelbana, utan också för en samling i genomförandet mellan staten, landstinget och berörda kommuner. Med detta samplaneras som ovan nämnt bygget av 78 000 nya bostäder med tunnelbaneutbyggnaden, därtill säkerställs att en del av de värden som den nya infrastrukturen skapar också går tillbaka och hjälper till att finansiera den. I vår omvärld finns goda erfarenheter av ökad samverkan mellan kollektivtrafik, bostadsbyggande och arbetsplatser, där samhällsekonomiska nyttor och värden bättre kan skapas, vilket bidrar till fler infrastrukturinvesteringar och ökat byggande. Detta har betydelse i en växande storstadsregion där bostadsbristen ständigt gör sig påmind.

Stockholmsöverenskommelsen 2013 visar också hur viktigt det är att koppla produktionen av nya bostäder till en utveckling av kollektivtrafiken. Dessa två delar behöver följa varandra tidsmässigt, vilket blir onödigt svårt när huvudmannskapet för bostadsförsörjningen och kollektivtrafiken delas av kommun och landsting. Det vore rimligt att utreda förutsättningar och möjligheter att skapa ett kommunförbund som ansvarar för kollektivtrafikutbyggnaden och bostäder kopplat till densamma. Många kommuner är stora markägare, och har således helt andra ekonomiska förutsättningar för utbyggnad av kollektivtrafik än vad landstinget har, då denna kan kopplas till markförsäljningar för bostadsproduktion.

Sverigeförhandlingen har också gett satsningar på Roslagsbanan, tunnelbanan och spårväg Syd.

Ökad samverkan mellan kollektivtrafik, bostadsbyggande och arbetsplatser gör att samhällsekonomiska nyttor och värden bättre kan skapas, vilket bidrar till fler infrastrukturinvesteringar och ökat byggande. Bostäder behöver i större utsträckning byggas i anslutning till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik, för att få fler bostäder utifrån de investerade värden och den potentiella bostadsnytta som redan finns men som i dag inte nyttjas fullt ut. Bostadsnyttan måste väga tyngre vid prioritering och utformning av framtida trafikinvesteringar.

Alla trafikslag ska användas där de gör mest nytta

Moderaterna ska verka för att alla trafikslag används där de gör mest nytta. Mer mobilitet bör byggas in i trafiksystemet som helhet.

När andelen cyklisterna ökar ställs andra krav på infrastrukturen. Det ställer också krav på hur vi beter oss mot varandra i trafiken. Cykelinfrastrukturen ska vara sammanhållen över kommungränserna och vara säkert avskild från andra trafikslag. Med snabbcykelvägar kan fler pendla till jobbet. Det behövs också bättre koppling mellan cykel- och kollektivtrafiken och trygga infartsparkeringar för cyklar.

Utvecklad och fördjupad statistik över antalet gångtrafikanter är direkt nödvändigt för att kunna prioritera gatuutrymmet rätt.

Bilen behövs men den passar dock många gånger bättre i ringleder än mitt inne i staden. Därför behövs det fler infartsparkeringar vid stora kollektivtrafiknoder och en komplett ringled runt Stockholm. Det skulle minska luftföroreningarna i stadskärnan samtidigt som köerna och pendlingstiderna skulle kortas.

Vårda befintligt transportsystem för framtiden

Regionen behöver vägar som håller, spår som bär och en kollektivtrafik som är hel, ren, trygg och punktlig. Inte bara bygga ut och bygga nytt, utan också ha ekonomi att vårda och utveckla befintlig infrastruktur. Vi måste klara av att ta hand om det vi har genom att långsiktigt klara av att bära drift och underhåll.

Därtill kan Stockholmsregionen kräva av stat och regering, oavsett politisk hemvist, prioriterar investeringar i Stockholm, landets tillväxtmotor.

Självkörande bilar, digitalisering och stadsplanering

Digitaliseringen kommer ytterligare att påverka människors resandemönster. Behovet av att äga en egen bil minskar när en självkörande bil finns bara ett knaptryck bort. Behovet av parkeringsplatser kommer att se väldigt annorlunda ut. Idag äger nästan varannan stockholmare en egen bil som står still 97 procent av tiden. En bil som delas med andra, via en bilpool, kan ersätta upp till 15 bilar.

Tekniken för självkörande bilar finns idag, men lagstiftningen släpar efter. En statlig utredare har föreslagit möjligheter till fler testverksamheter, men regeringen agerar inte för att göra det möjligt. Självklart ska Stockholm ligga i framkant för att testa ny teknik och anpassa vår infrastruktur för morgondagens bilism.

Grunden till mycket av vår infrastruktur är vägar. Många är fortfarande helt beroende av bilen för att kunna arbeta och gå i skolan. Stockholmarna har inte övergett bilen, men väljer att använda den på andra sätt än tidigare. Det påverkar framtida trafik- och stadsplanering. Det är inte längre pendling till jobbet som är bilens stora funktion för många, utan ett verktyg för en aktiv fritid. Bilen är därmed även den moderna storstadsmänniskans frihetsredskap. I takt med att antalet elbilar växer finns all anledning att fundera kring en del av den nuvarande politiken. Skatter och avgifter bör syfta till att minska miljöpåverkan, inte att bestraffa bilar.

Moderaterna är den starkaste rösten för frihet och enskilt ägande. Det är dålig politik att genom olika regleringar försöka centralplanera utvecklingen. När – och beroende på hur – delningsekonomin och digitaliseringen får fullt genomslag inom transportsektorn förändras också den lokala trafik- och miljöpolitiken för alltid.

Moderaterna driver på för ett Stockholm som bejakar framtidens bilism. Det inkluderar att bygga ut laddinfrastruktur för elbilar, att anpassa nya bostadsområden och stadsdelar för självkörande fordon och att uppmuntra bildelande. Mycket av detta kan göras på kommunal och regional nivå men staten har även ett ansvar. Regeringen måste exempelvis ta fram en juridisk definition av bilpool för att kommuner ska kunna reservera gatumark för just bilpooler.

Säkra trygghet och tillit i kollektivtrafiken

Det är centralt att i största möjliga utsträckning förebygga klotter, nedskräpning och andra källor till otrygghet i kollektivtrafiken. Kommuner bör ha möjlighet att införa lokala tiggeriförbud, liksom att kunna förbjuda tiggeri i kollektivtrafiken.

Bostadsbristen och byggandet

En central framtidsfråga är byggandet. Vi hänvisar här till den moderata partimotionen som levererar skarpa förslag för en bättre bostadspolitik.

För att möta framtidens utmaningar i Stockholmsområdet måste den sammanlagda regelbördan för byggandet minska, samtidigt ska kultur och miljö ha ett gott skydd. Reformen krävs vad gäller hyresmarknaden och flyttskatten. Reglerna för bosparandet kan förbättras. Hårda amorteringskrav och sänkning av ränteavdrag försvårar ytterligare för många att köpa en bostad. Tillåt att hyresrätter och bostadsrätter ombildas till ägarlägenheter inom det befintliga beståndet. Det ger också möjligheter för människor som vill äga sitt boende att göra bostadskarriär utan att tvinga flytta från sitt bostadsområde. Tillåt skattefri uthyrning av upp till halva bostaden.

Utöver de regler som gäller i övriga landet har Stockholm en särlagstiftning om nationalstadsparken som försvårar bebyggelse i centrala delar av Stockholm. Med en huvudstad byggd på öar och en hel skärgård i länet kan exempelvis omfattningen och syftet med den exakta utformningen av strandskyddet ses över. Svensk bygg- och bostadsnorm utgår från standarder som gäller lika för alla, utan hänsyn till olika behov.

Sverige har en stor åldrande befolkning med andra krav på sina bostäder än tidigare generationer. Det kommer att behövas en mångfald av boenden anpassade för äldre, både på den vanliga bostadsmarknaden och i form av olika senior- och äldreboenden. Kvarboende i hemmet får inte bli ett tvång på grund av brist på vård- och omsorgsboenden. Många äldre lever idag i en stor ensamhet som inte är självvald. Det

är en situation som måste brytas. I detta arbete är ett utvecklande av olika former av gemensamhetsboenden och möteslokaler viktigt.

Människor måste själva i större utsträckning få välja när det är dags att lämna det egna hemmet och flytta till ett äldreanpassat boende. Många aktörer bygger olika former av boenden, det ger valfrihet för äldre. Det är viktigt att kommunerna, inom ramen för sina bostadsbyggnadsprogram, medverkar till att det även byggs äldreboenden.

De senaste årens flyktinginvandring har också skapat helt nya utmaningar för bostadsmarknaden. Reformen är nödvändiga för att kommunerna snabbt skall kunna få fram bostäder åt alla nyanlända.

Sofia Arkelsten (M)

Anti Avsan (M)

Erik Andersson (M)

Helena Bonnier (M)

Karin Enström (M)

Isabella Hökmark (M)

Erik Ottoson (M)

Amir Adan (M)

Beatrice Ask (M)

Margareta Cederfelt (M)

Johan Forssell (M)

Dag Klackenbergl (M)

Maria Stockhaus (M)