

Motion till riksdagen 2007/08:T475

av **Sylvia Lindgren m.fl. (s)**

Infrastrukturen i Stockholmsregionen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på infrastruktur i Stockholmsregionen.

Motivering

Stockholmsregionen är den snabbast växande i Sverige. Fram till 2030 förväntas det bo ytterligare 400 000–600 000 invånare vilket gör regionen till tillväxtmotor för hela landet. Bostadsbyggandet är stort i regionen, nya bostadsområden växer fram men tillgängligheten försämras och de viktiga trafikinvesteringarna uteblir. Stockholm står dessutom för närmare 30 procent av landets ekonomi och är ekonomiskt den sjätte starkaste storstadsregionen i Europa.

Regeringens budget är en stor besvikelse för Stockholm. Beskeden till stockholmarna är inga satsningar, snarare flyttas angelägna vägprojekt framåt i tiden, ett exempel är E 18 Hjulsta–Ulriksdal. Ett annat exempel är regeringens hantering av Citybanan som inneburit kraftiga kostnadsökningar och förseningar. Den moderatledda regeringen och styret i landstinget har sedan de tillträdde satt käppar hjulet på utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen. Hanteringen av folkomröstningsresultatet om trängselskatterna där man inte följer beslutet att intäkterna också ska gå till investeringar i kollektivtrafiken är ett svek.

Stockholm behöver effektiva transportsystem för att människor ska kunna ta sig till och från arbetet och för att varutransporter i regionen ska fungera. Trängseln på främst infarterna till Stockholm har länge varit ett problem inte minst för näringslivet. Enligt Stockholms Handelskammare kostar trängsel mellan 3 och 7 miljarder kronor per år. Utvecklingen under de senaste åren visar att det dock inte räcker med att bygga fler vägar. Det krävs investeringar

Fel! Okänt namn på

i både kollektivtrafiken och i fler vägar i kombination med ekonomiska styrmedel så att investeringarna utnyttjas på ett effektivt sätt. Det visar erfarenheterna från försöksverksamheten med trängselskatten.

Trängseln på vägarna påverkar inte bara restiden utan också miljön. På de platser i Stockholm där köerna är som störst är det utan undantag förhöjda värden av miljöfarliga ämnen. 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. Fungerande miljöstrategi bygger på en kombination av åtgärder som leder till mer effektiva transportsystem. Fungerande miljöstrategi bygger på en kombination av åtgärder som leder till mer effektiva transportsystem. En väl utbyggd kollektivtrafik är en förutsättning för att Stockholm ska kunna fortsätta att växa. Bilisterna ska stimuleras att ställa bilen på attraktiva infartsparkeringar.

I en samlad regional strategi för trafiken krävs utbyggnad av vägnätet. En utbyggnad av vägleder måste på ett miljöanpassat sätt och 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 trafikvolymer. Ändå är vi mycket medvetna om att nya vägar behövs, inte minst en förbifart runt Stockholm. 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 när det gäller tunga fordon och arbetsmaskiner.

Viktiga väginvesteringar

Ett år med Södra länken visar på positiva effekter som kringfartsleder kan ge. Byggstarten av Norra länken kommer att öka tillgängligheten och minska trängseln. Men det finns flera andra viktiga trafikinvesteringar som måste komma i gång relativt snart. Dessa är framför allt E 18 förbi Järvafältet, breddningen av väg 73, som gör Nynäshamn mer tillgängligt men också mer trafiksäkert, och Södertörnsleden.

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. 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.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 2 oktober 2007

Sylvia Lindgren (s)

Tommy Waidelich (s)

Christina Zedell (s)

Börje Vestlund (s)