

Motion till riksdagen

1988/89:A483

av Filip Fridolfsson m.fl. (m)
Stockholmsregionen och Mälardalen

Inledning

Stockholmsregionen med Mälardalen är Sveriges motor. Den förnyelse och växtkraft som finns i Stockholmsregionen har stor betydelse för hela Sverige. Det som är bra för Stockholmsregionen är på både kort och lång sikt bra för Sverige.

Stockholmsregionen konkurrerar i första hand inte med andra svenska städer utan med europeiska städer som Köpenhamn, Hamburg och Bryssel. Det är städer i det nya, integrerade Europa.

Den utredning som regeringen tillsatt om livsmiljön och det politiska deltagandet i storstäderna bör därför omgående få tilläggsdirektiv, att utreda vad den europeiska integrationen ställer för krav på Stockholmsregionen som en av flera europeiska huvudstadsregioner. Denna motion kartlägger en del av de problemställningar som en storstadsutredning måste analysera.

En rad förändringar i nuvarande system skulle mot bakgrund av krisen i den offentliga sektorn, väsentligt öka mälardalsbornas frihet.

Den europeiska utmaningen

Till slutet av 1992 skall EG:s medlemsländer ha skapat en enda gemensam hemmamarknad utan hindrande gränser för varor, tjänster, människor och kapital. Europa skall åter igen byggas starkt och förstärka sin position – inte minst gentemot USA och Japan.

De framsteg EG-länderna gjort mot en gemensam inre marknad förändrar avsevärt villkoren för länderna utanför EG. Nya utmaningar reses för EFTA-länderna.

De länder, och de regioner, som vill vara med och forma framtiden måste aktivt delta i förändringsprocessen. De nya möjligheterna måste utnyttjas. Om vi enbart reagerar på utvecklingen genom anpassning i efterhand, försätter vi oss i en situation där vi själva i allt mindre utsträckning kan påverka vårt välbefinnande och hävda vårt oberoende.

En effekt är att svenska produkter och svensk industri möter en helt ny konkurrens. Sveriges fortsatta välbefinnande kommer i morgon att vara än mer beroende av det som händer i vår omvärld.

I liknande motioner till de två senaste årens riksmöten har vi velat fästa uppmärksamheten på Stockholmsregionens betydelse för Sverige, och det förhållandet att regeringen vid ett flertal tillfällen bromsat och hindrat

tillväxten och utvecklingskraften i regionen. Mot bakgrund av den pågående europeiska integrationen måste vikten av goda villkor och möjligheter för människor och företag i regionen ytterligare understrykas.

Vårt svenska näringsliv måste verka i en konkurrenskraftig miljö om den nya europeiska utmaningen skall kunna antas. För uppkomsten av nya, framtidsinriktade företag i Sverige – morgondagens svenska företag som skall svara för förnyelsen av näringslivet och sysselsättningen inom våra gränser – kan resurserna bli knappare och konkurrensvillkoren sämre om vi inte fördjupar vårt deltagande i det europeiska samarbetet.

Försämrade villkor för företag att verka i Stockholmsregionen leder naturligtvis också till avsevärt försämrade möjligheter att konkurrera med företag inom den gemensamma marknaden, som är Sveriges viktigaste exportmarknad.

Den europeiska utmaningen innebär att våra viktigaste konkurrentländer i Västeuropa avreglerar och liberaliserar för att öka konkurrenskraften och effektiviteten. För att anta den utmaningen måste tillväxt och utvecklingskraft i Sverige stödjas och uppmuntras där den uppstår. Varje steg i motsatt riktning äventyrar våra framtida möjligheter att upprätthålla och utveckla vårt välstånd. Riksdagen bör därför omgående uttala att inga åtgärder skall vidtas i syfte att bromsa tillväxten i Stockholmsregionen.

I direktiven till den av regeringen tillsatta utredningen "om livsmiljön och det politiska deltagandet i storstäderna" står bl.a. följande: "... storstäderna måste också utvecklas i överensstämmelse med målet om god regional balans. En balanserad befolkningstillväxt i storstadsområdena är en viktig förutsättning både för att storstäderna skall kunna behålla och utveckla en gynnsam livsmiljö och för att landet som helhet skall kunna utvecklas".

Bakom dessa direktiv finns åter igen en strävan att på politisk väg styra över tillväxt från storstäderna till andra delar av landet. Detta är en metod som prövats tidigare och om alltid misslyckats. Regeringen måste i stället ta vara på Stockholmsregionens drivkraft och den motor regionen kan vara för övriga landet.

Regeringen bör därför omgående ge utredningen tilläggsdirektiv att utreda vad den europeiska integrationen ställer för krav på Stockholmsregionen som en av flera europeiska huvudstadsregioner.

Det är i en sådan konkurrenssituation det framtida Stockholm har att verka. De utredningsdirektiv som i dag finns har inte som målsättning att förbättra möjligheterna för storstadsregionernas invånare. Regeringen söker synbarligen endast kartlägga förutsättningarna för ett förbättrat socialdemokratiskt valresultat i storstäderna 1991. Utredningsmakten i detta fall utnyttjas i det egna partiets intresse.

Överhettning eller konkurrenskraft

Näringslivets växande kunskapsorientering har bidragit till att öka tillväxten i Stockholmsregionen. Detta förhållande råder även internationellt sett för storstadsregioner. Stora städer har alltid fungerat som drivhus för nya idéer och framsteg. Kreativitet och nyskapande föds i samverkan mellan människor. Det är därför naturligt att det i Stockholmsregionen med Sveriges

största befolkningskoncentration uppstår nya idéer och impulser i en aldrig sinande ström.

Utbildningsnivån är hög i Stockholm, även om ett för litet antal utbildningsplatser skapat viss brist på högutbildad arbetskraft. Regionen har landets bästa såväl nationella som internationella kommunikationsnät.

Befolkningen i Stockholmsregionen har ökat med 7 000 per år de senaste åren. Av denna ökning består en mycket liten del av nettoinflyttning från övriga Sverige. För 1988 var regionens flyttningsutbyte negativt – minus 2 500 personer.

Det är i och för sig inget självändamål att regionen växer befolkningsmässigt. Tvärtom är det så att om vi rätt utnyttjar den nya teknologin, och stimulerar tillväxten i övriga delar av landet, så kan en del verksamhet som i dag finns i Stockholmsregionen lika gärna bedrivas i andra delar av landet. Men det är viktigt att den verksamhet som behöver vara i Stockholmsområdet inte hindras eller tvingas någon annanstans.

En vanligt förekommande fördom är att storstädernas ekonomiska dominans ökar. I själva verket visar statistiken att Stockholmsregionens andel av landets inkomster (och produktion) legat vid en stabil fjärdedel under större delen av nittonhundratalet.

Det socialdemokratiska talet om "överhettning" i Stockholmsregionen är politiskt betingat snarare än sakligt. Sveriges problem är inte att tillväxten är för hög, utan att den är för låg. Sedan mitten av 1960-talet har Sverige haft en svagare ekonomisk tillväxt än andra industriländer. Hade vår produktionsökning i stället legat på genomsnittet, skulle vi nu förfoga över ytterligare 160 miljarder kronor, motsvarande 45 000 kronor per hushåll.

De tecken på överhettning som finns i Stockholmsregionen beror på imperfektioner i ekonomin tillskapade genom politiska beslut. Den genomreglerade bostadsmarknaden exempelvis lider inte främst av en brist på nybyggnation utan av brist på rörlighet inom beståndet. En nödvändig nybyggnation löser enbart delar av de stora problemen på bostadsmarknaden.

De ökade trafikproblemen i Stockholms innerstad beror på politisk oförmåga att anpassa sig till utvecklingen och människors och företags behov av transporter. Uteblivna investeringar i nödvändiga kringfartsleder och tvärkommunikationer har skapat en oacceptabel belastning på vår miljö. Obefintliga kringfartsleder gör också att länets norra och södra delar i vissa avseenden riskerar att bli två skilda arbetsmarknader.

Svenska företag tappar i dag marknadsandelar på våra viktigaste exportmarknader, trots rådande högkonjunktur. Talet om överhettning borde rimligen lika mycket handla om en överhettning av ambitionerna att införa nya politiska regleringar. En ny politik för Stockholmsregionen måste ge mer utrymme och frihet för enskilda människor och mindre utrymme för politiska regleringar.

En sådan politik är nödvändig för att konkurrenskraften skall vinnas åter på den privata marknaden. Avregleringar, liberaliseringar och ett sänkt skattetryck, med sänkta skatter på arbete, sparande och företagande, skulle sätta fart på den låga tillväxttakten.

En nyligen presenterad forskningsrapport, utförd på uppdrag av EG-

kommissionen, har visat att skapandet av den gemensamma marknaden – den europeiska utmaningen – på några år ger en extra tillväxt på 4–7 procent till EG-ländernas bruttonationalprodukter.

För att Sverige skall kunna möta utmaningen från det nya Europa är det en förutsättning att Stockholmsregionen och Mälardalen blir en motor för utvecklingen i Sverige. Den tillväxt som varje dag skapas av företag och enskilda i Stockholmsregionen bidrar verksamt till att upprätthålla Sveriges konkurrenskraft – en konkurrenskraft vi inte kan klara oss förutan.

Vision Mälardalen

Genom samverkan mellan Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län och Västmanlands län, skapas förutsättningarna för att utveckla en region som väl kan konkurrera med andra storstadsregioner inom den Europeiska Gemenskapen.

Mälardalsregionen är en helhet. En ny politik för Stockholmsregionen och Mälardalen skulle leda till att Storstockholm i själva verket blir en inre kärna i en framtida Mälarstad. Med snabba kommunikationer minskar avstånden till städer som Eskilstuna, Strängnäs, Nyköping, Katrineholm, Enköping, Västerås och mellanliggande orter.

Mälardalen kan bli en region med utvecklingskraft, gemensam arbets- och bostadsmarknad och kommunikationer i samverkan. Resor för att nå arbetsplatser och kulturutbud inom rimlig tid kan bli möjliga oavsett var man bor i denna region.

Runt Stockholm skulle man inte behöva bygga så många nya förorter med krav på service och transporter. Orter med viss arbetslöshet, men med kompletta funktioner och service, kan behålla sina invånare.

Behovet av att se Mälardalen som en sammanhängande region och därmed nödvändigheten att bryta dess länsgränser blir allt mer uppenbart. Länsindelningen och den geografiska indelning som ligger till grund för såväl länsstyrelsernas som landstingens verksamhetsområden har sitt ursprung i den medeltida landskapsindelningen och lades fast 1634. Sedan dess har länsindelningen i Mälardalsområdet varit oförändrad.

Det avgörande i en framtida Mälardalsregion får inte vara om man bor på den ena eller andra sidan en viss kommungräns. Det bör till exempel vara möjligt att låta barnen få gå i ett daghem nära arbetsplatsen, eller på arbetsplatsen. Den som blir sjuk och äldre måste ges möjlighet att få bo nära anhöriga och barn, och inte vara beroende av att få en plats i den kommun man för tillfället bor i. Skattemedlen måste följa individen och dennes behov och inte producenten eller kommunen.

En nyligen genomförd undersökning förutsätter att 120 000 av mer än 220 000 nya arbetstillfällen i landet fram till 1995 hamnar i Stockholm-Uppsalaregionen. Detta motsvarar runt 75 000 nya hushåll netto. Med den befolkningsökning som redan tillkommit under 1980-talet, och ett ökat antal politiska regleringar, ökar trycket starkt på bostadsmarknad och annan infrastruktur.

Tillgången på arbetskraft är just nu otillräcklig på många områden i Stockholmsområdet, t.ex. inom vårdsektorn. Medan det i Stockholm

ledigförklaras fler vårdbefattningar än det finns sökande är situationen den omvända i t.ex. Södermanlands län.

Eskilstuna, som drabbats hårt av företagsnedläggningar, har cirka 1 500 arbetslösa, som efterfrågas i Stockholm. Västerås kan på grund av den tröga rörligheten på arbetsmarknaden inte få den arbetskraft som kanske gärna skulle vilja byta anställning, eftersom maka/make i förekommande fall inte kan hitta lämplig sysselsättning på orten.

En enda gemensam arbetsmarknad skulle råda bot på alla dessa problem. Väl utbyggda kommunikationer i Mälardalen som ger ordentliga restidsförbättringar är en förutsättning för en vidgad region i samverkan.

En dominerande del av den högre utbildningen i landet äger rum i Mälarregerionen. Det kan inte råda något tvivel om att Mälarregerionen med sin väl etablerade forskning, sitt stora befolkningsunderlag och sina korta distanser erbjuder de mest gynnsamma möjligheterna att i Sverige etablera en god forskningsmiljö. Här kan stordriftsfördelarna i kontaktnätet realiseras bäst. De stöds kraftfullt av den goda tillgången på internationella personkommunikationer.

Förkorta restiderna i Mälardalen

Det trafikpolitiska beslut riksdagen fattade våren 1988 har skapat formella förutsättningar för en bättre framtida kommunikationsplanering i Mälardalen. Väsentligt är att dessa möjligheter nu utnyttjas.

Svealandsbanan och Mäljarbanan, norr respektive söder om Mälaren, är angelägna projekt för att förbättra kommunikationer samt av betydelse för miljö, trafiksäkerhet och energihushållning.

Även behovet av en utbyggnad av den s.k. Arlandabanan måste understrykas i detta sammanhang.

Restiderna skulle kunna förkortas med 45 minuter mellan Stockholm och Eskilstuna, en dryg timme mellan Stockholm och Västerås och 25 minuter mellan Stockholm och Nyköping.

De fyra länen runt Mälaren får genom statliga anslag 15 procent av väganlagen i hela landet. Det är orimligt litet med tanke på att en fjärdedel av landets befolkning bor i regionen. Anslagen till underhåll av gamla vägar och byggande av nya vägar måste följa behoven i denna expanderande region.

Fri rörlighet för varor, tjänster, människor och kapital

EG-länderna har som ambition att inom ett område med 320 miljoner människor skapa fri rörlighet för varor, tjänster, människor och kapital. Åtgärderna kommer att stimulera människor och företag att se nya möjligheter. En ökad dynamik kommer att leda till ökad tillväxt.

I denna nya konkurrenssituation skall inte bara svenska företag försöka konkurrera på sina viktigaste marknader, utan företag i Sverige måste också kunna erbjuda konkurrenskraftiga villkor för arbetskraften. Det kommer att bli svårare att attrahera utländska investeringar till Sverige. Stockholmsregionen kommer att få möta ökad konkurrens om evenemang och konferenser från andra europeiska storstadsregioner.

I Stockholmsregionen finns inga hindrande gränser för varor, tjänster, människor och kapital i bemärkelsen att regler och lagar är olika i olika geografiska områden. Ej heller finns några fysiska hinder eller komplicerade tullar för att kunna komma in i staden från landet. Men likväl finns det i praktiken många hinder för fri rörlighet för varor, tjänster, människor och kapital.

De regionala obalanserna mellan länets södra och norra delar skapar tröghet för både varor, tjänster, människor och kapital. I grunden beror det på att kommunalskatten i länets södra kommuner varit för hög. Situationen förvärras av att miljonprogrammets bostäder till en övervägande del förlagts till söderregionen. Det har minskat kommunernas attraktionskraft. Genom skattesänkningar och politiska beslut som öppnar möjligheter skulle emellertid många problem kunna undanröjas enkelt.

Den södra delen av regionen domineras av ett flertal betydande exportindustrier, medan den norra delen av regionen domineras av yngre kunskaps- och tjänsteföretag. Det faktum att eftersatta infrastrukturinvesteringar i vissa avseenden skapat två skilda arbetsmarknader i regionen kan dock få allvarliga konsekvenser i en tid av sämre ekonomisk tillväxt.

Rejåla skattesänkningar, utbyggda kommunikationer och en förbättring av vägnätet i hela Mälardalsområdet, avregleringar av bland annat bostadsmarknaden och offentliga monopol, skulle skapa förbättrad rörlighet för varor, tjänster, människor och kapital i Stockholmsregionen och Mälardalen. Regeringen måste omgående vidta dessa åtgärder.

Utbyggda kringfartsleder och miljöavgifter

En utbyggnad av kringfartslederna till en ring runt Stockholm skulle verksamt bidra till att minska de regionala obalanserna. Miljön skulle förbättras. Köerna skulle kortas, framkomligheten förbättras och transporttiderna avsevärt minskas. En ringled kräver stora investeringar. Den trafikpolitiska proposition riksdagen antog våren 1988 öppnar emellertid betydelsefulla möjligheter till avgiftsfinansiering.

Enligt en utredning från Stockholms gatukontor ökade trafikintensiteten i fjol i Stockholms innerstad för femte året i följd. Ökningarna har dessa år legat på 4–5 procent per på. Under ett normalt vardagsdygn 1987 passerade ca 590 000 fordon in eller ut ur innerstaden. Inte minst miljöpolitiska skäl kräver att Stockholms trafiksituation mot denna bakgrund snarast förbättras.

Moderata samlingspartiet arbetar inte för att försvåra för bilismen som sådan, eftersom bilen innebär en ovärderlig frihet för många människor. Vi arbetar för att minska bilismens miljöeffekter och behovet av att använda bil i innerstaden. Förbudsvägen är i denna fråga, som i andra, en återvändsgränd.

Vi föreslår i stället att Stockholm ges möjlighet att införa ett system med miljöavgifter i relation till hur mycket fordonet släpper ut. Dieseldrivna fordon och lastbilar skall betala den högsta avgiften. Absolut rena elbilar skall inte betala någon avgift alls, och fordon med katalytisk avgasrening en mycket låg avgift. Vidare bör prisskillnaden öka mellan blyfri bensin och blyad bensin och diesel.

Bättre framkomlighet skapar även möjligheter för en förbättrad kollektivtrafik. Ett ökat skatteuttag för att skapa förutsättningar för detta är emellertid såväl verkningslöst som ogenomförbart. För att bygga ut kommunikationerna i Stockholmsregionen krävs konkurrens inom kollektivtrafiken. Enskilda trafikanordnare bör ges rätt att komplettera och konkurrera med Storstockholms lokaltrafik.

Systemförändringar skulle öka mälardalsbornas valfrihet

Tidigare i denna motion har vi angett en del av de åtgärder som behöver genomföras för att bygga samman Mälardalen till en enda sammanhållen region. Än en gång vill vi understryka att avsevärt förbättrade kommunikationer är en avgörande åtgärd för att lyckas med dessa ambitioner.

Andra motioner från moderata samlingspartiet behandlar den offentliga sektorns kris. Vad gäller konkreta förslag i dessa delar så hänvisas till dem. Vi vill emellertid understryka att den offentliga sektorns kris är särskilt allvarlig i en storstadsregion, där behovet av service och valfrihet är stort.

Den offentliga sektorn måste nu koncentrera sig på sina viktigaste uppgifter och utföra dem väl. Därmed kan beslutanderätten över de viktiga vardagsfrågorna återföras till de enskilda människorna. Sådana systemförändringar skulle öka mälardalsbornas valfrihet väsentligt.

Ökad frihet och rörlighet måste åstadkommas på bostadsmarknaden för att valfriheten vad gäller bostäder och arbete skall öka. Behovet av nya bostäder och rörlighet på bostadsmarknaden är stort i Stockholmsregionen och effekterna av bostadsbristen är många. Näringslivet och det offentliga kan inte alltid rekrytera den personal de vill ha därför att bostäder inte går att erbjuda. Många unga människor som står i begrepp att bilda familj kanske tvingas vänta på grund av den rådande bostadssituationen.

Bostadsförmedlingen i Storstockholm förmedlade 1988 endast lägenhet till var tionde sökande. Av 195 000 sökande i bostadskön fick 17 000 bostad. Bostadsförmedlingens monopol bör därför avvecklas. S.k. frifinansierade byggen bör tillåtas och uppmuntras.

Det rådande s.k. byggstoppet har inte haft några positiva effekter på bostadsbyggandet. Det bör omgående avvecklas. 1988 hade Stockholms stad som program mål att 4 000 nya lägenheter skulle påbörjas. Statistik visar emellertid att endast 1 453 lägenheter har fått grundplattebesiktning. Långivningen har blivit fördröjd till årets sista månader och för hela året stannat på lån till 3 000 lägenheter.

För att komma till rätta med de nya frågeställningar och problem som uppkommer i en storstad krävs mod att pröva nya lösningar och att använda okonventionella metoder. Inför nittioalet krävs inte minst en ökad kunskap om verksamhetens miljökonsekvenser.

I Stockholms läns kommuner arbetar därför moderata samlingspartiet intensivt för att klara av de miljö-, trafik- och bostadsproblem som finns. Det är emellertid angeläget att få statsmakternas stöd där så behövs.

Stockholmsregionens problem måste förändras till möjligheter inför nittioalet för att möta utmaningen från det nya Europa.

Med hänvisning till det anförda hemställs

[att riksdagen uttalar sig för att Sverige bör eftersträva ett deltagande i EG:s utbildningsprogram och fria arbetsmarknad.¹]

1. att riksdagen uttalar sig för att inga åtgärder bör vidtas i syfte att bromsa tillväxten i Stockholmsregionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts angående de tilläggsdirektiv regeringen omgående bör ge utredningen om livsmiljön och det politiska deltagandet i storstäderna,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande Svealandsbanan, Mälardalsbanan och Arlandabanan.²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande inriktningen av det statliga vägenslaget.²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts angående den framtida bostadspolitiken.³]

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett system med lokala miljöavgifter på bilismen.²]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande ett uppbrytande av offentliga monopol.⁴]

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande den högre utbildningens betydelse för Stockholmsregionen.

Stockholm den 25 januari 1989

Filip Fridolfsson (m)

Elisabeth Fleetwood (m)

Görel Bohlin (m)

Göran Åstrand (m)

Gunnar Hökmark (m)

Charlotte Cederschiöld (m)

Margaretha af Ugglas (m)

Göran Ericsson (m)

¹1988/89:U609

²1988/89:T254

³1988/89:Bo277

⁴1988/89:Fi721