

Motion till riksdagen 2011/12:T425

av Börje Vestlund m.fl. (S)

Stockholm en världsstad i rörelse

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana till Norra Station och Nya Karolinska.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mot Nacka och Värmdö.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mot Täby och Arninge.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mellan Liljeholmen och Fridhemsplan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Spårväg Syd.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tvärbanans Kistagren.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en tvärförbindelse mellan Järvafältet och Barkarby.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa trängselskatt på Essingeleden.¹
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över nivån på trängselskatten under den värsta rusningstrafiken.¹
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lokal bestämmanderätt över trängselskatter och trängselavgifter.¹

Fel! Okänt namn på

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar för att skapa ett effektivt och sammanhållet cykelvägnät i hela Stockholms län.

¹ Yrkandena 8–10 hänvisade till SkU.

Motivering

Det behövs att en ny syn på infrastrukturen i Stockholm. Det handlar om att möta kommande decenniers krav på transporter och resor. Det måste handla om att utforma ett transportsystem som förenar kraven på god miljö med fortsatt ekonomisk tillväxt. Utgångspunkten för ett sådant resonemang är att Stockholm kommer att fortsätta att växa (f.n. ca 20 000 invånare per år) samtidigt som det är av stor vikt att slå vakt om viktiga naturmiljöer och kulturmiljöer.

Under de senaste 30–40 åren har det varit en ständig debatt om trafiken i Stockholm. Debatten har tidvis varit både hård och intensiv, partier som har haft en uppfattning ena mandatperioden kan helt plötsligt ha ändrat uppfattning till nästa mandatperiod. Utgångspunkten för alla dessa diskussioner är hur det allt mer växande antalet stockholmare ska kunna ta sig till och från arbetet, bostaden och fritidsaktiviteterna. Men också hur gods som ska till och i något fall från regionen ska kunna fraktas på ett bra sätt. Dessutom så är det inte helt oviktigt hur den trafik som passerar Stockholm men som inte har mål eller start i huvudstaden ska kunna passera utan att för det behöva köra igenom Stockholm.

Invändningarna mot att bygga ut transportsystemet är att det skulle inkräkta på olika miljöer på ett varaktigt sätt, allt ifrån värdefulla kulturmiljöer till viktiga eller mindre viktiga naturmiljöer. Trots detta är nog alla överens om att för att Stockholm ska kunna växa så måste transportsystemet byggas ut.

Kollektivtrafik

Ingenstans i Europa är andelen som åker kollektivt så stort som i Stockholmsregionen. Andelen minskar för närvarande men är ändå jämfört med andra europeiska storstäder och huvudstäder väldigt högt. Vi måste vända denna utveckling, och se till att återigen öka andelen som väljer kollektivtrafiken för sitt resande. Strukturen finns för att detta ska lyckas men det behövs några viktiga investeringar för att utveckla kollektivtrafiksystemet fullt ut.

Alla är överens om att basen i hela kollektivtrafiksystemet i Stockholm är tunnelbanan och pendeltågen. Det är tunnelbanan och pendeltågen som kan ta de stora mängderna passagerare, sedan kan bussar komplettera trafiken i det s.k. kapillära trafiksystemet. I några fall utgör busstrafiken basen i trafiksystemet. Under de senaste två decennierna har dessutom spårvägen på nytt blivit ett trafikslag som man åter tar med i trafikplaneringen. Spårvagnen är betydelsefull för transportsystemet i Stockholm främst när det gäller att ha tvärförbindelse mellan de stora tunnelbanelinjerna. Men på sikt kan den också vara alternativ till de s.k. stombussarna i innerstaden.

Det behövs investeringar i Stockholms kollektivtrafik både genom att förstärka och bygga ut de befintliga förbindelser som går via Saltsjö-Mälarsnittet men också genom att förbättra tvärförbindelser.

Fel! Okänt namn på

De investeringar som behövs i framtiden är strategiska investeringar till viktiga tillväxtområden som just nu planeras. Främst gäller det en tunnelbanelinje till det nya området för forskning, sjukvård och företagande vid Karolinska.

Den andra stora investeringen som behövs är en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Värmdö. Området är idag helt kollektivtrafikförsörjt via bussar. Ett system som idag gör att många potentiella kollektivtrafikresenärer väljer bilen, då man anser att bussen tar för lång tid.

Den tredje stora investeringen är en förlängning av den röda linjen till Täby och Arninge. Detta område är också i huvudsak kollektivtrafikförsörjt med bussar.

Den fjärde investeringen handlar om att undvika att människor som inte ska till innerstaden ändå måste åka igenom den. Två av de största tunnelbanestationerna är Liljeholmen och Fridhemsplan. Det skulle vara en fördel att knyta samman dessa båda stationer med ytterligare en tunnelbanegren.

Den femte stora investeringen är att sluta samman de befintliga tunnelbane- och pendeltågslinjerna i söderort till en Spårväg Syd som skulle trafikera Hagsätra–Älvsjö–Fruängen–Kungens Kurva–Masmo–Flemmingsberg.

Det sjätte investeringen ligger längre fram och avser tvärbanans Kistagren som idag inte är beslutad, dvs. en fortsättning på tvärbanan från Alvik till Kista. Vi socialdemokrater anser också att man på sikt ska låta tvärbanans Solnagren fortsätta till Stockholms universitet.

Den sjunde investeringen är att binda ihop tunnelbanan vid Järvafältet endera från Akalla eller Hjulsta med Barkarby.

Utöver dessa investeringar behövs förstärkningar av vissa busslinjer, stationer, infartsparkeringar mm. Detta är dock en fråga för regionpolitikerna i Stockholm och ingen statlig angelägenhet i första hand.

Det bör dock påpekas att en förutsättning för att öka kollektivtrafikresandet är att det både finns tillgänglig infrastruktur i form av spår, busslinjer, stationer etc. och infartsparkeringar så det blir att ta bilen en sträcka men sedan åka kollektivt samt ett stabilt och rimligt avgiftssystem. Det blir orimligt när det blir dyrare för en familj att åka kollektivt in till city en lördag för att shoppa än att åka bil.

Vägtrafik

De stora diskussionerna kring infrastrukturen i Stockholm har rört vägtrafiken. Idag finns investeringsbeslut för såväl Norra Länken (håller på att byggas) som Förbifart Stockholm (kommer sannolikt att börja byggas under denna mandatperiod). Båda dessa har orsakat stor debatt och ibland vända från beslutsfattare att ta nödvändiga beslut. Vi socialdemokrater har däremot hela tiden varit positiva till dessa båda projekt. Det tredje stora projektet som under lång tid diskuterats är den s.k. Österleden, dvs. att binda ihop Norra Länken med Södra Länken. Vi socialdemokrater menar att intrånget i värdefulla miljö- och kulturhistoriska miljöer gör att detta projekt är ytterst tve-

samt, men en möjlighet är ju att på sikt gräva ner Centralbron och bredda Klarastrandsleden.

I de diskussioner som förts under årtionden har just dessa projekt samt Södra Länken varit det som skulle lösa Stockholms trafiksituation. Det är nog ställt utanför allt tvivel att dessa åtgärder inte kommer att räcka för att svälja den alltmer ökande befolkningen och därmed ökande biltrafiken i regionen.

Under mandatperioden 2002–2006 infördes trängselskatter i Stockholms innerstad. Det innebar att bilisterna fick betala en avgift (skatt) vid passage in och ut ur innerstaden. Innan trängselskatten infördes i Stockholm var det stor diskussion i såväl Stockholms stad som i angränsande kommuner. Det ansågs som ett stort ingrepp i bilisternas frihet att behöva betala trängselskatt och inte minst att detta skulle drabba bilister med låg inkomst. I samband med riksdagsvalet 2006 hölls folkomröstningar i Stockholms stad och även i ett antal andra kommuner runt om i Storstockholm. Resultatet av denna folkomröstning var att Stockholms stad bifölls en fortsättning av trängselskatteförsöket medan man i andra kommuner avsåg detta förslag. De som var emot förslaget var främst de borgerliga partierna. Trots att man gjorde ett minst sagt starkt val i nästan hela Stockholmsregionen 2006 så avskaffades inte trängselskatterna utan tvärtom så permanentades försöket.

Resultatet av trängselskatteförsöket var att trafiken minskade med som mest 22 % i innerstaden. Detta har dock, trots trängselskatter, tagits igen med råge. Det är därför dags att gå vidare med nästa steg när det gäller att göra det mer lönsamt att åka kollektivt och mindre lönsamt att åka bil. Vi vill därför att man överväger att höja avgifterna i den värsta rusningstiden samt att man också ser över möjligheten att införa trängselskatter på Essingeleden. Detta för att man ska kunna välja andra tider att åka bil, men framförallt för att det ska vara mer lönsamt att åka kollektivt eller cykla.

Vid införandet av trängselskatter var en av de bärande idéerna att de medel som inflöt skulle tillfalla regionen i form av nya investeringar och underhåll av infrastrukturen. Detta har hela tiden varit svårt att hantera. De första tankarna kring trängselskatter var inte ”skatter” utan avgifter. Men då en kommun eller region av legala skäl inte hade rätt att ta ut annan skatt än inkomstskatt av medborgarna så blev det en statlig trängselskatt. Detta är både krångligt och besvärligt och leder varje gång en avgift ska ändras till att det krävs en ny lag, vilket i sig är komplicerat, men framförallt gör det trängselskattesystemet väldigt trögörsligt. Det vore därför bättre att kommuner och regioner hade lokal bestämmanderätt över nivåer, gränser m.m. vad gäller trängselskatter. Detta skulle innebära att såväl intäkter som kostnader och överskott automatiskt tillföll kommunen eller regionen.

Cykeltrafik

Den största delen av vägnätet i Stockholms stad ägs och förvaltas av staden själv. Under de senaste 10–15 åren har en kraftfull utbyggnad skett av cykelnätet, gjord av Stockholms egna kommuner. Detta har inneburit att det blivit lättare att ta cykeln till och från jobbet. Det har också gjorts en del sats-

Fel! Okänt namn på

ningar på att förbättra infrastrukturen för cykelparkering och det har tagits fram ett system med hyrcyklar för t ex turister. Staten har i allt väsentligt inte deltagit i den utvecklingen. Det är viktigt att betona att varje trafik huvudman har ett eget ansvar för investeringar och underhåll av infrastrukturen. Det bör ändå understrykas att staten har ett övergripande ansvar för att samordna att infrastrukturen håller ihop. Därför bör staten ge Trafikverket i uppdrag att samordna ett effektivt cykelvägnät över hela Stockholms län.

Stockholm den 3 oktober 2011

Börje Vestlund (S)

Arhe Hamednaca (S)

Ylva Johansson (S)

Teres Lindberg (S)

Veronica Palm (S)