

Motion till riksdagen

1988/89:T202

av Pär Granstedt och Karin Söder (båda c)

Kommunikationsfrågor i Stockholm län

Biltrafiken utgör ett av de största miljöproblemen i Stockholmsregionen. Avgaserna från såväl bensin- som dieseldrivna fordon skapar hot mot såväl människornas hälsa som naturens. De utgör en viktig orsak till bl.a. försurning och övergödning. Det viktigaste medlet att minska biltrafiken är att göra alternativen mer konkurrenskraftiga. Det är dels fråga om att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för persontransporterna, dels att se till att så mycket som möjligt att godstransporterna kan föras över på järnväg.

Utformningen av trafiksystemet har också en stor betydelse för hur regionen utvecklas. Det är viktigt att kollektivtrafiken formas med sikte på att främja en balanserad utveckling av bl.a. arbetstillfällena.

Även om kollektivtrafiken i stockholmsregionen främst är en regional fråga, har staten ett betydande ansvar som huvudman för järnvägsdriften. Detta ansvar är ännu mer markant när det gäller godstransporterna.

Järnväg till Arlanda

Flygförbindelserna spelar en växande roll och närheten till flygplats därmed också. Arlanda kommer att vara den dominerande trafikflygplatsen för såväl utrikes- som inrikesflyg också i framtiden. Därför är det viktigt att alla delar av länet får goda förbindelser med Arlanda.

Detta skulle avsevärt underlättas om Arlanda fick en järnvägsförbindelse. Därmed skulle Arlanda kunna försörjas med snabbtåg inte bara till centrala Stockholm utan också till länets sydvästra och sydöstra delar. Också förorterna längs norra stambanan skulle på detta sätt kunna få bättre förbindelser med Arlanda. I en framtid skulle man också kunna tänka sig att Arlandajärnvägen utsträcktes mot Norrtälje och Kapellskär.

Ett alternativ till att bygga Arlandabanan längs norra stambanan är att bygga om Roslagsbanan till normalspår och förlänga den från Lindholmen till Arlanda och Märsta. Sträckningen är föga längre och skulle radikalt förbättra trafikförsörjningen i nordost. Också i detta fall bör man tänka sig en framtida förbindelse till Norrtälje och Kapellskär via Lindholmen.

Stockholm Nord

I Sollentuna, Upplands-Väsby och Sigtuna längs norra stambanan bor ca 130 000 invånare. Trots kommunernas läge vid norra stambanan är fjärrtågsförbindelserna dåliga. Förutom att lokaltågen till Uppsala gör ett uppehåll i Märsta saknas fjärrtågsstation i området. Resande till och från dessa

kommuner är hänvisade till att resa till Stockholms central och sedan ta pendeltåget tillbaka längs samma linje norrut. En avsevärt förbättrad trafikstandard för norra delen av storstockholm skulle enkelt kunna ordnas genom inrättandet av en ny fjärrtågsstation förlagd till Märsta, Upplands-Väsby eller Sollentuna. Därmed skulle en situation jämförbar med vad som för närvarande gäller för sydvästsektorn, som försörjs av en fjärrtågstation vid Södertälje södra, uppstå. En ny fjärrtågsstation i norrort skulle också innebära en avlastning i Stockholms central, till stor fördel för alla resenärer.

Södra länsdelen

När det gäller den södra länsdelen är det viktigt att tillkomsten av ett Stockholm Syd i Flemingsberg och Södertälje Syd förverkligas utan dröjsmål. I och med tillkomsten av Södertälje Syd bör också frågan om en upprustning och delvis ombyggnad av Eskiltunabanan – projekt Svealandsbanan – ges ökad aktualitet. Samtidigt är det angeläget att en upprustning av Södertälje södra omedelbart kommer till stånd. Den stationen kommer även på lång sikt att ha stora resandeströmmar. Bl. a. behövs en handikappanpassning, större skärmtak på plattformarna och en allmän uppsnygning.

Transittrafik till Finland

För närvarande sker en mycket omfattande transittrafik med långtradare från Finland genom Sverige till kontinenten. Enligt uppgift rör det sig om ca 55 000 långtradare per år. De har alla att tillryggalägga ungefär samma sträcka genom Sverige – in i landet över Kapellskär eller Stockholm och till kontinenten över Skåne och åter samma väg. Om det vore möjligt att föra över denna trafik på järnväg så vore det mycket fördelaktigt ur såväl miljösynpunkt som trafiksäkerhetssynpunkt. Också ekonomiskt borde det vara rationellt. Silja Lines planer på att bygga om en av sina färjor till järnvägsfärja är också ett uttryck för ett ökat intresse.

Mot denna bakgrund är det i högsta grad önskvärt om järnvägen kan ta över så mycket som möjligt av transittrafiken. En första förutsättning är att SJ utifrån det system med vagnslaster som finns kan erbjuda transport av trailers genom landet med en snabbhet som inte avsevärt skiljer sig från långtradartransport. Eftersom det i princip bara rör sig om transporter mellan två hamnar i landet borde detta inte vara omöjligt.

Om huvuddelen av transittrafiken till och från Finland genom Sverige förs över till järnväg får verksamheten en sådan omfattning att Stockholm knappast blir en lämplig hamn. Tvärtom måste ansträngningar göras att minska Finlandstrafiken på Stockholm med hänsyn till miljöeffekterna i skärgården.

I Hargshamn i Östhammars kommun är redan en viss verksamhet med denna inriktning på gång. Detta initiativ bör kunna kompletteras med ytterligare insatser. En naturlig plats för in- och utskeppningarna är också Kapellskär utanför Norrtälje. Detta förutsätter dock att en järnväg byggs som förbinder Kapellskär med stambanenätet.

Med hänsyn till den omfattning som godstransporterna skulle kunna få och de stora miljövinster som ligger i att transporterna sker per järnväg borde ett

sådant projekt kunna bli samhällsekonomiskt lönsamt. Det skulle samtidigt öppna möjligheterna för persontrafik på järnväg till och från Norrtälje och Kapellskär. SJ skulle också kunna bygga upp en service med biltåg och direktgående vagnar för resenärer från Finland som vill ta med sig personbilar till kontinenten.

Sammanfattningsvis bör regeringen ta initiativ att förutsättningarna att ta över en stor del, helst huvuddelen, av transittrafiken av gods genom Sverige mellan Finland och kontinenten prövas. Detta skulle bygga på att SJ skapade ett system för snabba transporter av fullastade trailers genom landet och eventuellt att en ny järnväg byggdes som förbinder Kapellskär och Norrtälje med stambanenätet.

Färdavgifter i innerstadsområden

Skapandet av en verkligt attraktiv kollektivtrafik i en region som Stockholms län kräver stora resurser. Det är viktigt att detta inte kommer att konkurrera med andra angelägna insatser inom landstingets ansvarsområde, t.ex. vården. En lämplig åtgärd kan vara att finansiera insatserna genom en miljöavgift på privatbilism i innerstadsområden. Det skulle tjäna det dubbla syftet att dels begränsa biltrafiken i särskilt miljö känsliga områden, dels underlätta finansieringen av en nödvändig utbyggnad av kollektivtrafik och bl.a. infartsparkeringar.

Hemställan

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om järnvägsförbindelse till Arlanda,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om en fjärrtågsstation vid norra stambanan,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om Svealandsbanan och en upprustning av Södertälje södra,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om järnvägsförbindelse till Kapellskär,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om färdavgifter i innerstadsområden.

Stockholm den 10 januari 1989

Pär Granstedt (c)

Karin Söder (c)

Mot. 1988/89
T202