

Nr 511

Av herr **Helén** och fröken **Vinge**, om utredning av förutsättningar för en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms administrativa område, m. m.

Av den utredning som arbetsmarknadsstyrelsens, överstyrelsens för yrkesutbildning och skolöverstyrelsens samarbetsnämnd har gjort i syfte att belysa de stora årskullarnas problem framgår att inom tätortsdelen av Stockholms län, regionen runt Stockholms stads administrativa område, befolkningsökningen — i vad undersökningen avser — kommer att bli 69 procent av nuvarande siffror medan motsvarande ökning inom Stockholms stad beräknas till 6 procent. En tyngdpunktsförskjutning av befolkningen pågår redan nu. Utflyttningen från Stockholms centrala delar tar därvid icke hänsyn till administrativa gränser som av många människor icke uppfattas som reella utan enbart historiskt betingade skiljelinjer. De konsekvenser som befolkningsrörelsen i sinom tid kan få för den administrativa indelningen av detta landets befolkningscentrum skall dock inte här tas upp till diskussion.

Vi vill i stället belysa de svårigheter, som befolkningen i de snabbt växande tätorterna i Stockholms län har att kämpa med. Kommunikationssystemets centrering i Stockholm har förhållandevis tidigt skapat drägliga resevillkor för dem som bor vid de norra och västra stambanorna. Även här har dock trafikbehovet ökat i långt snabbare takt än resemöjligheterna, och framför allt har anpassningen till de enkelriktade trafiktopparna med resor mot staden på morgonen och från staden på kvällarna blivit bristfällig. På roslags- och västeråsbanorna är befolkningens otillfredsställda önskemål ännu större. Statens järnvägar måste grundligare än hittills skett undersöka resenärernas faktiska behov och anpassa tidtabeller, tågtäthet och insättandet av direktgående tåg till de framkomna önskemålen.

Ännu allvarligare är emellertid bristen på kommunikationer som följer cirkelbågar runt Stockholm. Stora tätorter — med befolkning i samma storleksordning som ordinära svenska landsortsstäder — som Huddinge, Nacka, Lidingö, Stocksund, Danderyd, Täby, Sollentuna och Solna-Sundbyberg saknar (med visst undantag för de båda sistnämnda som i stor utsträckning utgör en bebyggelseenhet) inbördes kommunikationer. Detta verkar på många sätt hämmande. Statliga och enskilda institutioner, som med hänsyn till områdets folktäthet med fördel skulle kunna placeras i denna ytter-

kedja av tätorter, placeras nu regelmässigt inom Stockholms stads administrativa område. Då det skulle vara till stor skada, om dessa städer och samhällen upphörde att betrakta sig själva som levande och utvecklingsbara enheter, måste denna av kommunikationsskäl framtvingade centrering till Stockholms stad brytas.

Tills vidare får man nöja sig med att statliga institutioner, som utan olägenhet kan placeras likaväl i tätortsdelen av Stockholms län som inom Stockholms stad, i rimlig omfattning kommer även länet till godo. Ett aktuellt exempel är den inom skolöverstyrelsen föreslagna försöksskolan för att utröna vissa organisationsproblem inom enhetsskolan. Enligt utredningen kan denna skola alternativt placeras i Solna eller Stockholm. Med hänsyn till att Stockholms stad har mycket ringa intresse av denna statliga försöksskola, medan den för Solna skulle innebära ett värdefullt tillskott till skolorganisationen i staden, anser vi det orimligt att Kungl. Maj:t vid sina fortsatta överväganden i denna frågan kan undvika att placera den i Solna, vilket av pedagogiska, resetekniska och administrativa skäl — som utredningen redan påpekat — erbjuder ett fullvärdigt alternativ.

På något längre sikt måste dock förutsättningarna för en spridning av liknande institutioner men framför allt centrala inrättningar för näringslivets organisationer, riksskolor av icke-statlig natur och affärsdrivande företag inom skilda områden förbättras genom att rimliga valmöjligheter ges. Kommunikationer av ringlinjenatur i stor skala är därvid oundvikliga. Huruvida de skall åstadkommas med hjälp av hängbana, busslinjer eller s. k. Alwegbana är en fråga, som måste bli föremål för de mest ingående överväganden. Hela problemet måste även ses i samband med de beslut som kan komma att fattas beträffande förläggningen av Stockholms storflygplats. Svåra ekonomiska misstag skulle kunna begås såvida inte i god tid planeringen av dessa två projekt samordnades.

De förarbeten som inom det s. k. regionplanesamarbetet redan bedrivits har ännu visat mycket begränsade resultat. Det torde också vara så, att så länge de av detta samarbete berörda kommunerna har anledning att dra i tvivelsmål statens beredvillighet att lösa de frågor som uppkommit genom den av staten sanktionerade befolkningskoncentrationen i och kring landets huvudstad, kommer takten i samarbetet och den framtida planeringen att bli låg.

Vi förutsätter icke att här berörda trafikproblem nödvändigt skall lösas genom att statens järnvägar bygger och driver en ringlinje av föreslagen art. Det torde tvärtom vara riktigare att statens järnvägar koncentrerar sin uppmärksamhet på att förbättra kommunikationerna på det redan befintliga järnvägsnätet och att privata finansärer får möjlighet att projektera de nya förbindelserna. En förutsättning för att sådana skall visa intresse för dessa gigantiska investeringsprojekt är emellertid att staten bidrar till att lösa de kostnadskrävande brobyggnads- och tunnelprojekt som torde bli

erforderliga. Utfästelser av denna art kan givetvis endast göras sedan statsmakterna noga undersökt konsekvenserna av sådana åtaganden. Vi föreslår därför tillsättandet av en utredningsman som under medverkan av erforderlig expertis från de berörda kommunernas sida söker utröna möjligheterna av en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms stads administrativa område. I uppdraget bör också ingå en sondering av möjligheterna att finna privata finansiärer för linjens upprättande.

På längre sikt kommer en radikal förändring av kommunikationsmöjligheterna för de berörda befolkningsgrupperna möjligen att skapa ett ytterområde av annan natur än Stockholms innerstad. Intill dess måste man emellertid vara medveten om att huvuddelen av befolkningen i de nämnda tätorterna för större inköp och många över huvud taget för sin försörjning är beroende av de möjligheter som innerstaden erbjuder. Därför måste man i dag betrakta Storstockholm som ett sammanhängande befolkningsområde ur ekonomisk synpunkt. Detta har icke fullt ut beaktats vid den senast företagna förändringen i gällande dyrortssystem. Den kritik som då riktades mot den ganska godtyckliga uppspaltningen av tätortsdelen av Stockholms län på dyrortsgrupperna 5, 4 och 3 har sedan dess fått allt bärkraftigare underlag. Det framstår exempelvis i dag som en oförklarlig orättvisa att Huddinge- och Järfälla-områdena respektive Vallentuna och Täby nedgraderats i förhållande till närmast intilliggande orter. Vi yrkar på att frågan om storstockholmsområdets dyrortsgradering tas upp till fullständig omprövning med sikte på att en enhetlig princip tillämpas för Stockholm och kringliggande orter, även i den s. k. ytterräjongen.

Vi hemställer därför,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller dels om tillsättandet av en utredningsman med uppdrag att utröna förutsättningarna för en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms administrativa område, dels om upptagande till ny prövning av dyrortsgraderingen av de Stockholm omgivande tätorterna.

Stockholm den 26 januari 1956

Gunnar Helén

Margit Vinge
