

Motion till riksdagen 2013/14:Sk4

av **Thoralf Alfsson och David Lång (SD)**
med anledning av prop. 2013/14:76

Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår propositionen i den del den avser höjning av befintliga trängselskatter i Stockholm.
2. Riksdagen avslår propositionen i den del den avser införande av trängselskatter på Essingeleden.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten ska ta ett större finansieringsansvar för utbyggnad och utveckling av Stockholms tunnelbanenät.

Motivering

Sverigedemokraterna är positivt inställda till alla delar av den tunnelbaneutbyggnad som föreslås inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Det enskilt största tillväxthindret i Stockholmsregionen i nuläget är den bristande tillgången till bostäder. Detta medför en slags geografisk missmatchning i bemärkelsen att det finns företag som vill anställa, att det finns kompetent arbetskraft att tillgå, men att arbetskraften inte finns inom rimligt pendlingsavstånd från arbetsplatsen och/eller saknar möjlighet att flytta närmare arbetsplatsen. Det innebär vidare att det inte är tillräckligt att enbart kräva fler bostäder utan också att satsa kraftigare på transportinfrastruktur så att större delar av arbetskraften hamnar inom ett godtagbart pendlingsavstånd. Det är heller inte rimligt att bygga prisvärda bostäder *en masse* någorlunda centralt i Stockholm. Å ena sidan är markpriserna mycket höga, å andra sidan uppskattar stockholmarna de grönområden och parker som inte redan har exploaterats. Tillgänglighet till effektiv transportinfrastruktur i kranskommunerna är en förutsättning för att bygga attraktiva bostadsområden.

Sverigedemokraterna är också positiva till att staten är medfinansierare i det föreslagna projektet. Stockholms intressen sammanfaller nämligen med rikets

Fel! Okänt namn på

intressen i stort. I Stockholms län bor i dag drygt två miljoner människor. Stockholm står för en betydligt större del av hela den svenska bruttonationalprodukten än vad som kan förväntas givet befolkningens mängd. Bruttoregionalprodukten (BRP) per invånare i Stockholms län låg år 2010 på 486 000 kronor medan riksgenomsnittet låg på 354 000 kronor, en överrepresentationsfaktor motsvarande 1,37.¹ Det innebär alltså att trots att Stockholm utgör bara drygt en femtedel av befolkningen, så produceras nästan en tredjedel av alla varor och tjänster i Stockholm. I förlängningen innebär det att hinder mot tillväxten i Stockholm kommer att bli kännbara, inte bara för huvudstaden utan för hela riket. För att tillväxten i Stockholm inte ska hindras mer än vad som redan skett ser Sverigedemokraterna det som en statsangelägenhet att Stockholms transportinfrastruktur, med fokus på tunnelbanan, vidareutvecklas. Detta är kostsamma projekt och Sverigedemokraterna ser det därför som rimligt att staten går in med en betydande andel av finansieringen.

Sverigedemokraterna är däremot starkt kritiska mot finansieringen så som den föreslås inom ramen för Stockholmsförhandlingen. Det står här klart och tydligt att de alliansfärgade förhandlingspersonerna HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman som statens representanter har pekat med hela handen, och att de likaledes alliansfärgade parterna – dvs. Stockholms län samt kommunerna Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla – inte förmått, vågat eller velat stå upp för och tillvarata sina egna intressen.

Kontentan är att förhandlingarna slutade i flera för stockholmarna ofördelaktiga villkor:

- ? Statens totala bidrag som medfinansier uppgår till endast 3,825 miljarder kronor av en total kostnad på 25,7 miljarder kronor, dvs. mindre än en sjundedel, medan stockholmarna själva förväntas betala resterande del.
- ? De trängselskatter som stockholmarna betalar för att åka in och ut ur sin egen stad kan inte tillgodoräknas som en del av Stockholms bidrag till finansieringen, utan räknas i stället som ett statligt bidrag.
- ? Med nuvarande trängselskatter är inte hela finansieringen tillgodosedd; stockholmarna förväntas acceptera en chockhöjning av befintliga skatter med höjningar på upp till 75 procent.
- ? Chockhöjningen är i sig inte tillräcklig, utan trängselskatter måste därtill införas på Essingeleden.
- ? Trots att det är de lokala parterna som står för lejonparten av finansieringen, förväntas berörda kommuner bortse från och avstå från sitt kommunala inflytande över den egna bostadsplaneringen och exploateringen av kommunens mark, till förmån för statens förhandlingsmän vars villkor avseende bostadsbyggande skulle påverka berörda kommuner på ett mycket påtagligt sätt och därmed också torde avgöras av folkvalda kommunpolitiker hellre än av regeringen utsedda tjänstemän.

Sverigedemokraterna är ett pragmatiskt parti. Vi ser att Stockholm är i behov av förbättrad transportinfrastruktur, vi ser att detta är ett projekt som är för

¹ SCB (2012), Regionalräkenskaper, nr 2012:948.

Fel! Okänt namn på

stort för att drivas på kommunal eller landstingskommunal nivå och vi ser att en minskad tillväxt i Stockholm blir smärtsamt för hela riket.

Sverigedemokraterna vänder sig således emot samtliga dessa villkor. Det innebär följaktligen att vi anser

- ? att staten bör delta med en större finansieringsandel än den föreslagna knappa sjundedelen
- ? att de trängselskatter som tas ut i Stockholm bör bokföras som regionens medel och inte som statens
- ? att befintliga trängselskatter inte ska höjas
- ? att Essingeleden även framgent ska vara befriad från trängselskatter
- ? att kommunerna även framgent bör tillåtas råda över sin egen bostadsplanering och markexploatering.

Det är i synnerhet beklämmande att Essingeleden ska straffbeskattas. Det sätt på vilken nuvarande trängselskatt pådyvlades stockholmarna var demokratiskt mycket tvivelaktigt, där de partier som gick till val på att inte införa några trängselskatter fick majoritet, men ändrade sig efter valdagen och införde dem trots ingångna vallöften. Samtidigt påpekades mycket tydligt att detta inte skulle omfatta Essingeleden, och att det heller inte skulle bli aktuellt; åtminstone inte förrän Förbifarten stod klar, vilket väntas ske först 2022. Detta ligger också i linje med vad flertalet kranskommuner anför i sina respektive remissyttranden, däribland Danderyd, Ekerö, Haninge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Sigtuna, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands-Bro, Vaxholm samt Österåker. Det innebär alltså att Alliansen gjort sig skyldiga till ett par ytterst flagranta löftesbrott.

Sverigedemokraterna ifrågasätter vidare hur regeringens förhandlingsperson väljer att peka med hela handen kring hur, var och hur många bostäder som måste byggas för att staten ska hjälpa till med att finansiera en tunnelbaneutbyggnad. Kommunen, eller i vart fall regionen, ska ha ett betydligt större inflytande över bostadsprojekt på hemmaplan. Det ligger i varje kommuns egenintresse att öka sin skattebas genom att skapa attraktiva boendemiljöer så att fler väljer att bosätta sig just där. Staten ska således inte tvinga fram nya miljonprogramsområden mot den enskilda kommunens vilja.

Det konkreta bostadsbehovet kan heller inte analyseras utan att ta hänsyn till invandringens volymer samt till den s.k. EBO-lagen. Sverigedemokraternas invandringspolitik skulle medföra en drastiskt minskad invandring och följaktligen minska efterfrågan på bostäder, samtidigt som ett avskaffande av EBO-lagen skulle underlätta situationen för i huvudsak storstäderna. Sverigedemokraterna motsätter sig också kraftigt att kommuner ska tvingas ha ett mottagande av nyanlända. Frågan om mottagande och att upprätta avtal med Migrationsverket ska ligga under kommunal jurisdiktion.

Det ovanstående bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 19 februari 2014

Thoralf Alfsson (SD)

David Lång (SD)