

## Motion till riksdagen 2020/21:1980

av **Ida Drougge (M)**

# Spårväg City

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten behöver ta sin del av ansvaret och planera för statlig medfinansiering av utbyggnaden av Spårväg City, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Motivering

Förlängningen av Spårväg City, från Djurgården genom Norra Djurgårdsstaden och fram till Lidingöbanan i Ropsten är en av Stockholms viktigaste investeringar i kollektivtrafik de kommande åren. Till skillnad från många andra projekt backar tyvärr staten undan sitt ansvar för just den här investeringen i kollektivtrafik.

Norra Djurgårdsstaden är ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsprojekt. Totalt planeras för minst 12 000 nya bostäder och 35 000 nya arbetsplatser. Projektet ligger dessutom i yttersta framkant vad gäller hållbarhet och miljö, och man arbetar aktivt med att tänja gränserna för vad som är möjligt – allt för att pressa den tekniska utvecklingen för hållbara städer framåt. Projektet belönades också under FN:s klimat-toppmöte i Paris 2015 med C40 Award i kategorin hållbar stadsdel. Den nya stadsdelen förväntas vara fullt utbyggd 2030, men de första bostäderna stod klara för inflyttning redan 2012. Den successiva utvecklingen av bebyggelsen ställer delvis krav på en gradvis utveckling av kollektivtrafiken men också på att stat, kommun och region bedriver ansvarsfull politik.

Tyvärr är projektet idag försenat och de faktorer som hotar projektets framgång är många:

1. Den förda finanspolitiken  
Regeringen har slarvat bort på bidragshöjningar, misslyckad migrationspolitik och ökade offentliga kostnader till låg nytta. Nu viker konjunkturen nedåt och bostadsbyggandet riskerar att försenas och bantas.
2. Den förda bostadspolitiken

Regeringens felsteg i bostadspolitiken slår också hårt mot bygget i Norra Djurgårdsstaden. De höjda trösklarna in till bostadsmarknaden, med ökade amorteringskrav och höjda krav på hög årsinkomst, får inte enbart negativa effekter för landets unga som behöver ett första boende. I förlängningen påverkar det hela rörligheten på bostadsmarknaden samt inte minst priserna. För viktiga, men dyra, bostadsprojekt med höga klimat- och miljömål, får detta naturligtvis ekonomiska konsekvenser.

### 3. Den förda samt planerade utjämningspolitiken

I dag bor 25 procent av Sveriges invånare i Stockholms län, och dessa står redan för 50 procent av statens skatteintäkter. Det nya utjämningsystemet slår hårt mot tillväxten. Systemet straffar bland annat byggande av flerbostadshus, och Region Stockholm beräknas behöva betala hela 3,6 miljarder i utjämningskatt. Det motsvarar nästan driften av hela Danderyds sjukhus eller lönen för 5 000 sjuksköterskor. En ökning på nästan 300 %.

Att många av Sveriges kommuner har problem till följd av avfolkning är ett faktum. Att stor inflytt av människor och hög tillväxt också skapar utmaningar och kostnader, är det inte lika många som tänker på. Bara för att ta fyra exempel så byggs det tunnelbana till Nacka, Arenastaden och Barkarby. Tunnelbanans blå linje byggs ut till Gullmarsplan och Söderort och kopplas samman med Gröna linjens Hagsätragren. Bara dessa fyra kommuner åtar sig att bygga totalt 82 000 (78 000 i Stockholmsförhandlingen + 4 000 i Sverigeförhandlingen 2017) nya bostäder i tunnelbanans närområde – antingen själva eller genom annan markägare/exploatör.

I ovan nämnda tillväxtområden är staten med och betalar, som en kompensation för pengar man tar i form av skatter och utjämning. Kollektivtrafikförsörjningen till Norra Djurgårdsstaden tycks man dock ha glömt bort. Till frågan hör dessutom att förd finanspolitik, bostadspolitik och utjämningspolitik slår extra hårt mot ett ambitiöst projekt som just Norra Djurgårdsstaden. Statens käppar i hjulen försämrar ekonomin och ökar riskerna, vilket i sin tur leder till förseningar. Förseningar gör det i sin tur ekonomiskt svårt att kollektivtrafikförsölja området på ett bra sätt.

När så många bostäder och arbetsplatser byggs på liten yta, blir spårväg långsiktigt den enda hållbara lösningen. Skulle bussar istället försörja området med kollektivtrafik skulle dessa dels behöva egen bussfil, samt framförallt behöva avgå så ofta att hela vägen skulle fyllas med köande bussar. Kapaciteten hos spårväg är högre än de största stombussarna, och i ett område som detta behövs därför spårvägen. Det är dock ingen hemlighet att spårväg är dyrt, och det vore därför högst rimligt att också staten tog sin del av ansvaret och kompenserade stockholmarna med medfinansiering av Spårväg City. Alternativet hotar projektet, eftersom utebliven finansiering av spårvägen mer eller mindre omöjliggör att projektet verkställs i full skala.

Vill staten att det ska gå att bygga både mycket och hållbart behöver man också ta ansvar och skapa förutsättningar för just det. Att medfinansiera utbyggnaden av Spårväg City vore en bra början.

*Ida Drougge (M)*