

## Motion till riksdagen 2019/20:2395

av **Ida Drougge (M)**

### Spårväg City

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att staten tar sin del av ansvaret och planerar för statlig medfinansiering av utbyggnad av Spårväg City och tillkännager detta 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 från 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 faktorer som hotar projektets framgång är många:

1. Den förda finanspolitiken

Regeringen har slarvat bort pengar 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 stora ekonomiska konsekvenser.

## 3. Den förda samt planerade utjämningspolitiken

Det nya förslaget till utjämningsystem slår hårt mot tillväxten. Systemet straffar bland annat byggande av flerbostadshus och beräkningarna säger att Region Stockholm kommer tvingas betala ytterligare.

I dag bor 25 procent av Sveriges invånare i Stockholms läns, men står redan för 50 av statens skatteintäkter.

Att många av Sveriges kommuner har problem till följd av avbefolkning är ett faktum. Att stor inflyttning av människor och hög tillväxt också skapar problem är det inte lika många som tänker på. Bara för att ta fyra exempel så byggs det tunnelbana till Nacka, Arenastaden och Barkarby. Tunnelbanans blåa 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 för 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 väldigt svårt att kollektivtrafikförsörja området på ett bra sätt.

Att så många bostäder och arbetsplatser byggs på liten yta, gör att spårväg långsiktigt är den enda hållbara lösningen. Skulle bussar istället försörja området med kollektivtrafik skulle dessa dels behöva egen bussfil, dels framförallt behöva avgå så ofta ett hela vägen skulle fyllas med köande bussar. Kapaciteten för spårväg är högre än de största av stombussar, och i ett område som detta behövs därför spårvägen. Det är dock ingen hemlighet att spårväg är dyrt och det vore därför högst rimligt om också staten tog sin del av ansvaret och kompenserade stockholmarna med medfinansiering av Spårväg City. Alternativet hotar hela projektet, då 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)*