SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1023

av Kerstin Lundgren (C)

Tidigareläggning av breddningen av motorvägsbron över Södertälje kanal

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tidigarelägga och påskynda breddning av motorvägsbron över Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige befinner sig i ett mycket utmanande säkerhetspolitiskt läge. Södertälje stad har ett mycket strategiskt läge för både Sveriges ekonomi och totalförsvaret. I kommunen finns två totalförsvarsviktiga företag, Scania och Astra Zeneca. Stockholms civila bränslelager finns i Södertälje. Kommunen utgör samtidigt en nod för strategiska trafikprojekt, med två europavägar som strålar samman vid motorvägsbron och Södertälje kanal.

Frågan om en förbifart under kanalen är något som borde stå högt på listan över infrastruktursatsningar för Sverige. Inte minst utifrån erfarenheterna från Ukraina.

Tidöregeringen har inte säkrat att en sådan lösning skulle ingå i Trafikverkets planförslag. Det innebar att regeringen inte hade underlag att ta ställning till en sådan framtidslösning i beslutet om Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026 –

2037. Att regeringen samtidigt aviserade en utredning om alternativ förbifart åskådliggjorde senfärdigheten då en sådan utredning hade kunnat vara färdig om regeringen tagit beslutet i tid med sikte på att kunna behandla resultatet i planeringen för kommande planperiod. Regeringen följde nu istället Trafikverkets förslag om en breddning av motorvägsbron.

Detta var utomordentligt tondövt av regeringen och kommer hårt att drabba totalförsvarsviktiga företag. Stockholmsregionens och Sveriges försörjningskedjor. Regeringen tog beslut som innebär breddning av motorvägsbron som skall påbörjas 2033 och pågå till 2037. Det innebär fyra år av störningar på en strategisk trafiksträcka och skapar orimliga konsekvenser för både Södertäljes invånare, företagare och hela Sverige. För såväl Scania som Astra Zeneca skulle detta få stor påverkan, men det gäller även för Stockholmsregionen och Sverige. Det skulle kunna leda till betydande produktionsminskningar och kan jämföras med ett Södertäljeföretags kostnader på ca 680 miljoner kronor för de 10 månader som motorvägsbron var ur funktion. Om ombyggnaden skulle pågå under fyra år med kraftigt ökade trafikflöden skulle det vara förenat med betydande kostnader för både företag och samhällsekonomin.

Förbifart Stockholm, som beräknas klar 2029, kommer att öka trafiken med upp till 35 procent till 2040–2045. Det innebär en väntad trafikökning under hela planperioden som breddningen av motorvägsbron planeras vilket ytterligare kraftigt kommer att belasta den överfart som motorvägsbron utgör. Det var inget Tidöregeringen varit okunnig om och det i sig borde motiverat ett tidigt uppdrag till Trafikverket att både utreda ett alternativ som en tunnel under kanalen samt tidigarelagd breddning av motorvägsbron. Frågan om en alternativ förbifart hade varit viktigt utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Försvarsmakten har uttryckt stöd för en kompletterande förbindelse.

Kerstin Lundgren (C)