

Motion till riksdagen 2021/22:2423

av **Ida Drougge (M)**

En östlig förbindelse

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av projektet Östlig förbindelse i Stockholms län och att staten bör medfinansiera detta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Stockholms befolkning ökar i rekordfart. Sedan många år tillbaka har Stockholm EU:s absolut högsta relativa befolkningsökning. Faktum är att den ligger på en nivå som är ungefär åtta gånger så stor som i övriga EU. Detta väntas också fortsätta och regionen beräknas ha byggt över 300 000 nya bostäder till 2030. Faktum är att stockholmare idag tillbringar mer tid i bilkö runt om i regionen än vad de har semester. För busstrafiken är inte situationen bättre. Bara i Stockholms innerstad kostar köerna samhället uppskattningsvis 1,5 miljarder årligen. Kostnaden för trängseln i hela transportsystemet uppskattas av Trafikanalys till hela 6 miljarder kronor årligen i Stockholmsregionen.

Att Stockholm växer är en tillgång för hela Sverige, men det ställer också höga krav på utbyggd infrastruktur. Trots stora investeringar beräknas antalet flaskhalsar vara fler 2030 än idag, både på vägar och på spår. Räknet i kölängd beräknas köerna vara fem gånger så långa som idag, detta eftersom trafiken ökar snabbare än befolkningen. Med en östlig förbindelse skulle dock köerna i Stockholm minska med lika lång sträcka som det är mellan Stockholm city och Karlstad.

Dagens östliga förbindelse är en av Stockholms känsligaste trafikpunkter, då den går rakt igenom Stockholm via Skeppsbron. Vägarna här har sedan länge korkat igen till den grad att busstrafiken blir opålitlig och inte fungerar tillräckligt väl för att vägnäten inte ska belastas ytterligare.

Ett motargument som lyfts fram mot byggandet av Östlig förbindelse är att det skulle öka resandet ytterligare och därför vara dåligt för klimatet. Allt annat lika skulle visserligen Östlig förbindelse ge ökade koldioxidutsläpp, men samtidigt också minska de farliga partikelhalterna i inte minst innerstaden. Allt annat bedöms såklart inte heller

vara lika i framtiden, utan framtidens fordonsflotta och det kollektiva resandet bedöms vara mer klimatvänliga än dagens. Exempelvis ligger Stockholmsregionen i framkant vad gäller eldrivna bussar och de första självkörande fordonen testas nu. Man ska heller inte glömma bort att Östlig förbindelse även ska trafikeras av just kollektivtrafik och att samtliga bussar i Stockholms innerstad redan idag drivs av förnybara bränslen. Därtill är ekonomisk tillväxt och social hållbarhet två viktiga parametrar i att uppnå hållbarhet.

I Sverigeförhandlingens planerade bostadsbyggande kommer 178 000 nya bostäder att byggas. Bara i moms blir statens intäkter av detta 6 000 kronor per kvadratmeter nyproducerad bostad. Det innebär att statens momsintäkter från Stockholms län kommer överstiga 100 miljarder kronor de kommande åren. Östlig förbindelse beräknas kosta 17,7 miljarder kronor och statens medfinansiering skulle ha uppgått till 12,2 miljarder i och med att den trängselskatt som stockholmarna betalar själva också tillkommer. Detta finansierar gott och väl den östliga förbindelse som Stockholm behöver för att fortsätta vara en växande storstad. Medfinansiering av staten innebär med andra ord bara att stockholmarna själva skulle få behålla mer av det värde de skapar genom sin egen tillväxt och sitt eget bostadsbyggande.

En östlig förbindelse är inte heller bara viktig för att stockholmarna ska klara sin dagliga pendling till och från arbetet. När stockholmarna tvingas sitta i kö istället för att arbeta drabbar detta hela Sverige. Att överge och straffa Stockholm med allt längre bilköer, med bussar som kör fast i trafikstockning och med dämpad tillväxt skapar inte incitament att bidra till Sveriges utveckling. Tvärtom straffas nu slit och hårt arbete, och en allt större och växande infrastrukturskuld skjuts på kommande generationer.

Ida Drougge (M)