FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-04-15 TRN 2021-0050

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 12

Remiss behovsunderlag länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033/2037

Trafikverkets transportinfrastrukturplanering är central för transportsektorns klimatomställning och för att Sverige ska nå målen i Parisavtalet. Planeringen sträcker sig även långt in i framtiden. Därför är det viktigt att utgår från målen och inte prognoser. Vi måste styra utvecklingen av transportinfrastrukturen i en miljö- och klimatmässigt hållbar riktning. Vänsterpartiet vill därför framföra synpunkter som ska beaktas och framgå i nämndens remissvar.

Infrastrukturplaneringen måste gå från att vara prognosstyrd till att bli målstyrd. Målet om ett transporteffektivt samhälle samt miljö- och klimatmålen måste styra hela planeringsprocessen. För en rättvis klimatomställning krävs det att resurserna flyttas från investeringar som gynnar privatbilismen till investeringar för gång, cykel och kollektivtrafik. Även godstrafiken måste klimatanpassas genom effektivisering, elektrifiering och med järnvägs- och sjöfartslösningar.

Flygtrafiken behöver minskas radikalt och därmed behövs inga nya investeringar för utökad kapacitet, tvärtom. Investeringar för att möjliggöra mer trafik till och från flygplatser behövs följaktligen inte heller. Dock bör trafiken till och från flygplatserna naturligtvis ske kollektivt och nyttja den befintliga infrastrukturen för det effektivt. Till och från Arlanda måste Arlandabanan nyttjas bättre och vi vill därför att staten omförhandlar kontraktet med A-train, och tar över trafiken i egen regi.

Den målstyrda planeringen måste utgå från ett transportsnålt förhållningssätt och att fyrstegsprincipen gäller så att det inte byggs i onödan. Det är bättre att förändra beteende och trimma det som redan finns istället för att bygga nytt. De stora och dyra projekten tränger på ett olyckligt sätt undan de mindre och billigare steg 1- och 2-åtgärderna.

För att kan kunna ta hänsyn till omvärldsförändringar måste processen för transportinfrastrukturplaneringen modifieras för att möjliggöra omvärdering av tidigare planerade och beslutade projekt. Om ett projekt visar sig inte styra mot ett transporteffektivt samhälle och inte vara förenligt med klimatmålen måste ett sådant kunna stoppas, och resurserna istället tas i bruk för att skapa ett rättvist och miljö- och klimatsmart samhälle. Det kan också handla om en pandemi som påverkar beteenden och resmönster och därmed bör få konsekvenser för pågående planering och tidigare planerade objekt.

Ett exempel på projekt som har ingått i tidigare planer och som nu borde utgå är Tvärförbindelse Södertörn. Istället för att låta godset från hamnen i Norvik gå på väg och skapa behov av en ny motorled, måste Nynäsbanan få dubbelspår hela sträckan så att godset kan transporteras med tåg. Ett annat exempel är det pågående projektet Förbifart Stockholm. Färdigställandet av den tar oerhört stora resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat och driver på en ökning av biltrafiken samt leder till en gles region med stort bilberoende. Den är inte alls anpassad för kollektivtrafik och omöjliggör att vi når våra klimatmål. Det är också oförenligt med målen att förespråka en kapacitetsförstärkning av E4:an mellan Häggvik och Arlanda samt åtgärder för framkomlighet och kapacitet i nord-sydlig riktning. Östlig förbindelse måste en gång för alla avskrivas som den dinosaurie den är, och läggas i papperskorgen. Nacka och Stockholms stad skulle då kunna bygga bostäder på den mark som nu föreslås bli ett reservat för den framtida vägen.

Istället för de stora kostsamma vägobjekten måste en större andel av pengarna gå till framkomlighetsåtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det krävs reella pengar till investeringar i infrastruktur för gång- och cykeltrafik, samt en förändring av lagstiftningen för att möjliggöra anläggande av cykelvägar där de gör bäst nytta. Vidare bör staten ta ett större och tydligare ansvar för genomförandet av de regionala cykelstråken. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken måste också få större anslag för att bland annat anlägga reserverade busskörfält. I många fall handlar det om att optimera det redan befintliga transportsystemet genom att omdisponera utrymmet som redan är asfalterat. Regionens cykelkansli har till exempel i en studie visat att 70 procent av länets invånare skulle kunna cykla till arbetet inom 30 minuter, om det fanns ett heltäckande cykelvägnät, som till stor del skulle kunna skapas genom en omfördelning av ytan på befintliga vägar.

Vi ser därför positivt på att förvaltningen i sitt förslag pekar ut behov av satsningar på utökad spårkapacitet, stärkt kollektivtrafik och bättre cykelinfrastruktur. Utveckling av regionens vägnät är dock inte behov som bör lyftas fram, av de skäl som vi anfört ovan.

Förslag till beslut

att återremittera ärendet för ombearbetning utifrån ovanstående synpunkter.

I det fall förslaget om återremiss faller deltar inte Vänsterpartiet i beslutet i ärendet.