Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE

REGIONSTYRELSEN

2021-06-15

Vänsterpartiet

Ärende nr 12
RS 2021-0109

Remiss - Uppdatera behovs- och bristlistorna i den reviderade länsplanen för regional transportinfrastruktur 2022–2033/2037 i Stockholms län

Trafikverkets transportinfrastrukturplanering är central för transportsektorns klimatomställning och för att Sverige ska nå målen i Parisavtalet. Länsplanerna som är en del av den nationella infrastrukturplaneringen och genomförandet av utbyggnad av infrastruktur är oerhört viktiga för att styra rätt och nå målen om minskad klimatpåverkan.

För Vänsterpartiet måste planeringen och byggandet av infrastruktur gå från att vara prognosstyrd till att bli målstyrd. Målet om ett transporteffektivt samhälle samt de av Sverige antagna miljö- och klimatmålen måste självklart 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, utan tvärtom. Investeringar för att möjliggöra för 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. Steg 1- och 2-åtgärder måste kunna få statlig finansiering, det går inte att rulla över hela ansvaret till kommunerna. Pengar borde till exempel kunna finansiera insatser som: tillfälliga cykelbanor (pop-upbanor), information, skyltning, ekonomiskt stöd för ökad gång, cykling och kollektivtrafik samt reserverade körfält för kollektivtrafik och cykel. 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 var 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 länsplan och som nu borde utgå är Tvärförbindelse Södertörn. Istället för att låta godset från hamnen i Norvik gå på väg och

skapa behov av Tvärförbindelse Södertörn, måste Nynäsbanan få dubbelspår hela sträckan så att godset kan transporteras med tåg. Dessutom är tvärförbindelse Södertörn delvis ofinansierad och ska den finansieras kommer det ta mycket resurser i kommande nationell plan.

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. Det räcker mer än väl med Förbifart Stockholm. Då skulle det inte behövas några riksintressepreciseringar, och Nacka och Stockholms kommun skulle 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.

Sammanfattningsvis bör Trafikverkets transportinfrastrukturplanering styras av målen om ett transporteffektivt samhälle samt miljö- och klimatmålen. Fyrstegsprincipen ska återspeglas i planeringen och pengar måste därför omfördelas till steg 1- och 2-insatser. Föråldrade projekt som inte leder till måluppfyllelse måste kunna avbrytas.