

Särskilt yttrande

Kommunstyrelsen 21-10-01

Ärende 08 – Yttrande över remissen Kollektivtrafikplan 2050

Alla vägar bär till ...Stockholm?

En stark och väl genomtänkt utveckling av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är ett måste för att både lokala, regionala, nationella och internationella mål om kraftfullt minskade utsläpp av växthusgaser till nettollutsläpp ska kunna uppnås inom den tidsrymd som den unisona forskningen anför. Parisavtalet och Agenda 2030 är både riktlinjer och målnören. Såväl persontransporter som godstransporter ska i betydligt högre grad än idag flyttas över till kollektiva och publika lösningar, samtidigt som både befolkning och region antas växa.

Förslaget till kollektivtrafikplan går också i den riktningen, men når i Vänsterpartiets tycke inte ända fram. En aspekt i det sammanhanget är att den föreslagna trafikplanen har en alltför **Stockholmscentrerad utgångspunkt**. Alla vägar – kollektivtransporter - kan inte och ska inte bära mot Stockholms centrum. Perspektivet i en växande region måste flyttas till att omfatta den större storregionen, över regiongränserna till närregionerna, men också till sambanden mellan de i RUFSS utpekade regionala kärnorna och dess växande tätorter. Detta berör även kommunens remissvar från samhällsbyggnadskontoret på ett förtjänstfullt sätt.

Dock, i ett **decentraliserat perspektiv** kommer såväl arbetsplatser som boenden finnas långt bortom Stockholm City. Det kräver planering för en kollektivlösningarnas framtid som går på tvärsen och skrodden i det storregionala sammanhanget. Till exempel skulle en spårbunden tvärbana fylla en funktion i såväl södra som norra Storstockholmsregionen. I det sammanhanget är en spårbunden "Tvärförbindelse Södertörn" som betjänar såväl persontransporter som godstransporter från hamnen i Norvik/Nynäshamn att föredra framför den motorväg/motortrafikled med namnet "Tvärförbindelse Södertörn" som nu planeras.



Likaledes är det av stor vikt att lösa kollektivförbindelserna **över gränserna till närregionerna**. För södra Stockholmregionen gäller det brister i kollektivförbindelserna med Region Sörmland och mellan till exempel Nyköping, Trosa, Vagnhärad, Gnesta, Mariefred och Södertälje med tätorterna Hölö, Mölnbo och Järna. Redan befintlig järnväg på dessa sträckor kan skynda på utvecklingen av pendeltågsförbindelser. Detta kan inte vänta i ytterligare 10, 20 eller 30 år. Det måste ske nu. Även för detta pläderar samhällsbyggnadskontoret förtjänstfullt i sitt remissvar.

Vänsterpartiet har också upprepade gånger påpekat bristen på kollektivtrafikförbindelse längs med kustvägen, gamla riksettan, mellan Järna – Tullgarns slott och Vagnhärad/Trosa. Som en vit fläck på turistkartan måste denna brist skyndsamt åtgärdas.

Och apropå **spårbunden elektrifierad trafik** – Södertälje växer så det knakar med siktet inställt på 20 000 bostäder till 2036. Vänsterpartiet anser att denna växande kommun skulle vara väl betjänt av smidig och effektiv spårvagnstrafik på båda sidor om kanalen – från idrottsarenorna och köpcentra i väster över Scantias stora industriområde till stambanan vid Södertälje syd i söder; från nya bostadsområden i Ritorp i nord förbi Södertälje sjukhus i centrum till Östertälje och storföretaget AstraZeneca i öster.

Vänsterpartiet förespråkar också att **noll-taxa** införs inom kollektivtrafiken. Till att börja med behöver kostnaderna likställas för alla, oavsett om resenären bor på landsbygden eller i storstaden. Som situationen ser ut idag måste landsbygdsresenären med långa avstånd mellan sina transportnoder ofta betala dubbel taxa beroende på tidsomfånget för sina resor. Avvecklingen med sikte på noll-taxa kan införas successivt under en tio-årsperiod. Istället för ständig taxehöjning, en ständig taxeminskning till nolltaxa.

Sait Yildiz (V)
Ersättare kommunstyrelsen

