

Yttrande över inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019

Vänsterpartiet föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge följande yttrande

Huvudmålen för all infrastrukturplanering måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik.

Transportsektorn står för en stor del av de miljöskadliga utsläppen och måste därför omstruktureras för att uppnå nationella och internationella miljömål. Mer pengar behövs till spårutbyggnader. Vi förordnar principen om minst två kr till järnväg/spår för varje krona som går till vägar.

Jämställd planering

Ett jämställdhetsperspektiv ska genomsyra alla skeenden av infrastrukturplaneringen utifrån det sjätte transportpolitiska målet. Mäns behov och värderingar är ofta styrande - därför måste kvinnornas inflytande inom transportplaneringen öka. Forskning har visat att kvinnor värderar miljöhänsyn och trygghet i trafiken högre än män.

Inför alla viktiga beslut om ny infrastruktur ska en miljökonsekvensanalys genomföras. För att nå klimatmålen måste andelen kollektivtrafikanter öka. Resandeökningen inom kollektivtrafiken har avstannat och alla till buds stående medel måste tillämpas för att fler ställer bilen och åker kollektivt. Alla vägutbyggnader som enbart syftar till mer trafik bör läggas på is. Prioriteringen måste gälla bussfiler, breddning av smala och trafikfarliga vägar och åtgärder för att minimera buller. Vi saknar mer visionära förslag till trafiklösningar, t ex i form av spårtaxi eller annan ny teknik för kollektivresor.

Vi vill tillämpa Vägverkets så kallade fyrstegsprincip; i första hand söka påverka val av transportsätt genom att till exempel skapa förutsättningar för ökad kollektivtrafik via bussar och spårtrafik, att i andra hand utnyttja befintligt vägnät mer effektivt, att i tredje hand genomföra begränsade ombyggnader och först i fjärde hand att nyinvestera.

2007-10-16

Ärende, 13

OPS – dålig lösning

Vår uppfattning är att budgetlagen behöver ändras så att staten övergår till ett system med investeringsbudget och lånar dessa medel i riksgäldskontoret. På så sätt behövs inte OPS, men vi kan fortfarande göra kraftfulla och nödvändiga satsningar och investeringar.

Om vi använder oss av OPS-lösningar sker det ofrånkomligen en glidning i inflytande och kontroll över infrastruktursatsningarna. Det kan inte vara meningen att näringslivet – i stället för politikerna - ska styra prioriteringen av nya infrastrukturutbyggnader.

OPS är dessutom oförenligt med långsiktig hållbarhet eftersom man genom att binda sig för dyra avbetalningar låter kommande generationer stå för kostnaderna, alternativt utarmar man resurserna för infrastruktur i framtiden.