



### Särskilt yttrande

Kommunstyrelsen 27 mars 2012

## § 54 Remissyttrande över Trafikverkets kapacitetsutredning för transportsystemet

### Ärendet

Trafikverket har presenterat remissversionen av den så kallade Kapacitetsutredningen. I början var det en utredning om trängseln på spåren men uppdraget utvidgades i höstas till att gälla alla trafikslag. Utvidgningen uppskattas av Miljöpartiet i Tyresö, eftersom många av våra vägar är statliga och behovet av fler busskörfält och gång- och cykelstråk är stort. Vi vill betona vikten av ökad kapacitet för kollektivtrafiken, något som också kräver bättre framkomlighet i vägnätet.

### Miljömålen kräver minskad bilkörning

Trafikverket skriver att de svenska miljömålen om fossiloberoende fordonsflotta inte klaras med nuvarande plan. Utöver tekniska lösningar uppskattar Trafikverket att personbilstrafiken också måste minska 20 procent till 2030. Miljöpartiet i Tyresö står bakom Trafikverkets slutsats och att miljömålen ska prioriteras. Vi konstaterar dock att nuvarande Länsplan leder i helt fel riktning. Objekt som Förbifart Stockholm bör utgå och Södertörnsleden måste omprövas.

Storskaliga motorvägsbyggen är gammalmodiga trafiklösningar och icke-hållbara utifrån dagens klimatproblematik. Byggandet av Förbifarten samt den ökade biltrafik den medför kommer att öka utsläppen och därmed också motverka klimatmålen. Mer resurser måste istället satsas på kollektivtrafik, för att klara utsläppsmålen och för att tillgodose det ökade behovet av resor i Stockholms län. Nödvändiga kollektivtrafiksatsningar skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm och andra motorvägsbyggen utgick ur planeringen.

Trafikverket bör också omgående begära omförhandling om det nuvarande avtalet kring trängselavgifterna som nu helt går till de vägprojekt som kommer att orsaka ökad biltrafik i samtliga scenarios.

Från olika håll i Stockholmsregionen väcks åter krav på en så kallad Östlig förbindelse, vilket Miljöpartiet i Tyresö säger nej till. Vi konstaterar att biltrafiken ökat markant sedan Södra länken tillkom och vi tror att en Östlig förbindelse skulle öka trycket på vägnätet ytterligare. En sådan utveckling skulle riskera omöjliggöra både att nå miljömål och bidra till att vägar överbelastas. Vi önskar en kraftfull satsning på spår och utökad busstrafik i vår del av regionen.



### **Tydliga styrmedel behövs**

Miljöpartiet i Tyresö konstaterar att nya, ökade och differentierade trängselavgifter behövs för att personbilstrafiken ska minska i den omfattning som Trafikverket rekommenderar. I första hand vill vi införa avgifter på Essingeleden, samt att en utredning tar fram hur olika pris- och zonsystem kan bidra till att uppfylla miljömålen. Intäkterna från trängselavgifterna ska öronmärkas till utbyggd kollektivtrafik samt till åtgärder för ökad trygghet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter. Vi efterfrågar också förslag till kilometerskatt för tunga fordon. Annars ser vi det som positivt att Trafikverket vill satsa på cykling.

### **Fyrstegsprincipen måste gälla**

Kapacitetsutredningen arbetar ambitiöst med "Fyrstegsprincipen". Det innebär att först arbeta med samhällsplanering för minskat resande, sedan styrmedel och åtgärder för att effektivisera dagens infrastruktur, därefter mindre åtgärder som t ex mötesspår och i sista hand nyinvesteringar. Detta är bra! Om samma ordning hade använts när nuvarande transportplan gjordes kunde flera nya vägprojekt ha strukits. Miljöpartiet ser stora samhällsekonomiska vinster om fyrstegsprincipen används i högre utsträckning. Exempel att nämna är den felsatsning (planering och utbyggnad) av Södertörnsleden. Dessa medel skulle istället ha kunnat gå till att satsa på Spårväg Syd.

### **Mer om Södertörnsleden**

Trafikverket höll i Huddinge 13 mars 2012 ett samråd om Haningeleden 1/Södertörnsleden. Samrådsmaterialet innehöll inga trafikprognoser, vilket är mycket märkligt. Kapacitetsutredningen presenterades, men företrädare för Trafikverket förnekade att det överhuvud taget stod något om en 2+2-väg i utredningen.

Det framstår som att en 2+1-väg ska utredas, göras arbetsplaner för och sedan byggas. Men redan år 2007 kom utredningar som visar att det enligt Trafikverkets föreskrifter måste vara en fyrfilig väg. Är då 2+1-vägen en skenmanöver? Varför planeras en 2+1-väg när prognoserna talar om 25-30 000 fordon per dygn, mängder som är långt över dimensioneringstaket för 2+1? Är det för att undkomma en tillåtlighetsprövning vilket krävs för en 2+2-väg i enlighet med Miljöbalken.

### I Kapacitetsutredningen skrivs:

#### **Åtgärder för att förbereda vägsystemet för Förbifarten år 2021–2023**

När Förbifart Stockholm är öppnad för trafik kommer trafiken att omfördelas så att belastningen förskjuts utåt i vägnätet. Detta medför ett behov av kompletteringar i vägnätet. Norrortsleden och Södertörnsleden kan behöva kompletteras med ytterligare ett körfält där det inte finns 2+2-väg.

Det blir angeläget att öka kapaciteten med ytterligare körfält på E4 vid motorvägsbron i Södertälje, mellan Hallunda och Vårby samt mot Södertörnsleden och söderut. Liknande åtgärder behövs eventuellt på E4 norr om Häggvik och vid Åkersberga. (sid 232)

o Väg 259 Södertörnsleden Solgård–Jordbro, breddning till 2+2 körfält (sid 249)

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö



Marie Åkesdotter