Infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen

Kollektivtrafiken är blodomloppet i vår storstadsregion. Liberalerna vill se fler åtgärder samt investeringar som ökar framkomligheten i kollektivtrafikens samtliga delar.

Några prioriterade utbyggnader i Stockholmsregionen

- Säkerställ att de pågående infrastrukturprojekten inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen inte försenas:
  - Förbifarten
  - Nya tunnelbanan till Nacka, Barkarby samt Fridhemsplan – Älvsjö
  - Roslagsbanan till City
  - Spårväg Syd
- Bygg Östlig förbindelse med kapacitetsstark kollektivtrafik
- Börja bygg Spårväg City till Ropsten och Norra Djurgårdsstaden snarast, och koppla ihop den med Lidingöbanan.
- Knyt ihop Roslagsbanan med Arlanda central med byggstart senast 2030.
- Stärk tvärförbindelser mellan de regionala kärnorna
- Nagelfar och åtgärda regionens flaskhalsar, inte minst måste en ny passage för E4/E20 över eller under Södertälje kanal utredas
- Börja planera för nya infrastrukturprojekt tillsammans med stat och kommuner

Vikten av nya satsningar inom kollektivtrafiken

En kritisk punkt i Stockholmstrafiken har länge varit förbindelserna över Saltsjö- Mälarsnittet. Det kommer att förbättras avsevärt när tunnelbanans blå linje mot Nacka tas i drift.

Likaså kommer Förbifarten innebära en välkommen avlastning av den sedan länge överbelastade Essingeleden. Som med alla större väginvesteringar som görs nu och i framtiden är det dock oerhört viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken ges gott om utrymme redan från början, antingen i form av

särskilda bussfiler eller genom plats för spår- eller BRT-lösningar.

Tillväxttakten i regionen påkallar behov av ytterligare kapacitet. Det är därför bra att det inom ramen för Sverigeförhandlingen avtalats en ny tunnelbanesträckning mellan Älvsjö och Fridhemsplan, via Liljeholmen. Likaså en förlängning av Roslagsbanan till Centralen samt Spårväg syd mellan Flemingsberg och Älvsjö. Liberalerna står alla dessa samtliga dessa satsningar.

Liberalerna vill även ha Östlig förbindelse, som vi vill se på plats så snart som möjligt och som en stor majoritet av stockholmarna är positiva till. Avsaknaden av denna förbindelse sätter varje dag avtryck i form av köer i innerstan, och är den sista länken i skapandet av en ringled runt Stockholm. Självklart klart skall östlig förbindelse inrymma kapacitetsstark kollektivtrafik.

Med dessa satsningar kan fokus läggas på andra kritiska områden. Dit kan räknas bättre och mer attraktiva tvärförbindelser mellan de regionala kärnorna som pekats ut i RUFS, samt åtgärdande av flaskhalsar som orsakar trängsel och framkomlighetsproblem, inte minst för busstrafiken.

ÅTGÄRDA FLASKHALSAR

Att åtgärda flaskhalsar är inget politiskt prestigeprojekt som med pompa och ståt kan invigas med klippning av band. Men, Trafikanalys bedömer att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i regionen uppgår till minst 6 miljarder kronor – årligen. Därtill pekar Trafikanalys på att flaskhalsarna kommer att vara fler år 2030. Att inte göra något åt detta vore katastrofalt för arbetspendlingen, framkomligheten och tillväxten, och det drabbar varje år såväl regionens som landets ekonomi negativt. Flaskhalsarna måste nagelfaras – och åtgärdas.

Inte minst måste en ny passage för E4/E20 vid Södertälje kanal utredas. Passagen är hårt ansträngd och såväl regionalt som nationellt betydande, vilket inte minst visades under olyckan sommaren 2016. Det är därför viktigt att denna vägförbindelse förstärks, både säkerhets- och kapacitetsmässigt.

Trots Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen får vi inte stanna upp och vara nöjda. För faktum är att dagens utbyggnadstakt inte räcker, och att de statliga investeringarna i regionen måste öka. Kapaciteten i regionens infrastruktur är nämligen inte enbart en regional fråga, utan satsningar här ger avtryck och fördelar även för andra delar av landet. Liberalerna vill därför att de statliga anslagen till investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur ökar markant.

Stockholm är en motor i tillväxten

En stor del av Sveriges ekonomiska tillväxt genereras i Stockholmsregionen, och för att förstärka regionen ytterligare inför framtiden behövs omfattande infrastrukturinvesteringar. Stockholmsregionen expanderar geografiskt och växer sakta ihop med angränsande regioner och län, framförallt Uppsala. Mellan dessa två sker den i särklass största pendlingsströmmen, där nästan en femtedel av Uppsala läns förvärvsarbetande har sin arbetsplats i Stockholmsregionen. För att möta det ökade trafikbehovet, möjliggöra tusentals nya bostäder och för att ge en pålitligare trafik för såväl resenärer som gods ska järnvägen byggas ut till fyra spår mellan Stockholm och Uppsala.

Liberalerna säger nej till att bygga höghastighetsjärnvägarna utifrån rådande kalkyler. Det kostar betydligt mer än det smakar och de astronomiska summor pengar det handlar om kan användas betydligt bättre på andra områden, exempelvis underhåll av befintligt järnvägsnät, strategiska dubbelspårsutbyggnader och investeringar i regional kollektivtrafik i storstadsregionerna.

Trängselskatten är en viktig del av finansieringen av framtidens infrastruktur. För att säkerställa att de verkligen kommer till nytta i Stockholmsregionen och för stockholmarna ska trängselskatten regionaliseras och i framtiden oavkortat gå till kollektivtrafikinvesteringar samt infrastruktur för gående och cyklister.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Region Stockholm, kan ansöka hos Trafikverket om medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder. Kommuner kan också göra det för kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet. Men detta måste kommunerna göra genom landstinget, som i sin tur ansöker för kommunernas räkning till Trafikverket. Detta skapar en onödig byråkrati och merarbete. Kommunerna bör tillåtas ställa sina ansökningar direkt till Trafikverket.

Skatteutjämningssystemet är idag i praktiken en straffskatt som hämmar regionens tillväxt genom ett minskat investeringsutrymme. Att hela landet ska leva är en viktig princip för hela landet, inte bara för glesbygden. Men detta bör i större utsträckning tillgodoses genom att staten ger direkt stöd till regioner som har särskilda behov. Skatteutjämning är rimlig men den bör ta hänsyn till att Stockholm är Sveriges tillväxtmotor och att Stockholmsregionen är i trängande behov av investeringar i infrastruktur för bättre framkomlighet.

- Nagelfar och åtgärda regionens flaskhalsar, inte minst måste en ny passage för E4/E20 över eller under Södertälje kanal utredas
- Öka de statliga anslagen till investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur.
- Bygg ut järnvägen mellan Stockholm och Uppsala till fyra spår.
- Nej till höghastighetstågen.
- Regionalisera trängselskatten så att intäkterna tillfaller regionen.
- Öronmärk intäkterna från trängselskatten till kollektivtrafik samt infrastruktur för gående och cyklister.
- Låt kommunerna ställa ansökningar om kollektivtrafikåtgärder i det kommunala vägnätet direkt till Trafikverket.

Framtidens spårtrafik

Liberalerna står bakom den omfattande utbyggnaden av tunnelbanan som genomförs. Vi vill också lyfta fram vikten av att utveckla spårtrafiken ovan jord som är en viktig del av utbyggnaden av tvärförbindelser. Liberalerna ser många delar av regionens spårtrafik som är i behov av nyinvesteringar samt utbyggnad.

Exemplet tvärbanan visar att det går att skapa nya resmönster snabbt om kollektivtrafiken är bekväm och attraktiv. Liberalerna vill att Spårväg City förlängs till Ropsten och Norra Djurgårdsstaden och kopplas ihop med Lidingöbanan. Då får regionen också tillgång till de spårvagnshallar som man byggt i Dalénum på

Lidingö.

Roslagsbanan ska förlängas in till centrala Stockholm för att sedan knytas ihop med Arlanda. Vi vill också tillsätta en utredning av en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo. Detta skulle stärka kollektivtrafikens marknadsandelar i den nordöstra sektorn av regionen där bostadsbyggandet är beroende av en fungerande kollektivtrafik och det beräknas vara samhällsekonomiskt motiverat.

- Säkerställ att Spårväg Syd inte försenas.
- Börja bygga Spårväg City till Ropsten och Norra Djurgårdsstaden snarast, och koppla ihop den med Lidingöbanan.
- Börja bygga Roslagsbanans förlängning in till centrala Stockholm snarast och knyt ihop Roslagsbanan med Arlanda central med byggstart senast 2030.
- Tunnelbana från Skarpnäck till Bollmora.

Fler framtida investeringar och utbyggnader

Vi måste ta höjd för framtidens behov och utmaningar redan idag. Regionen kommer fortsätta att växa och människor fortsätta att söka sig hit. Utöver pågående projekt, satsningar som nämns under avsnitt Ökad framkomlighet och bättre tvärförbindelser, och projekt inom ramen för Sverigeförhandlingen, ser Liberalerna behov av en rad investeringar och utbyggnader på längre sikt, efter 2030. Nedan följer därför en bruttolista över möjliga och angelägna investeringsprojekt för tiden efter 2030. Projekten nedan ska läsas utan inbördes rangordning och de ska underkastas noggranna utredningar och analyser som tar fasta på exempelvis samhällsekonomi, bostadsbyggande, sociala nyttor och regionala behov. De projekt som ger störst samhälls- och resenärsnytta ska prioriteras.

- Förlängning av Spårväg Syd från Flemingsberg till Haninge och från Älvsjö till Skarpnäck, samt med koppling till tvärbanan.
- Förlängning av tunnelbanans blå linje till Orminge från Nacka C.
- Förlängning av tunnelbanans blå linje till Älvsjö från Hagsätra
- Förlängning av tunnelbanans blå linje till Barkarby från Hjulsta.
- Förlängning av tunnelbanans gula eller röda linje till Täby/Arninge.
- Förlängning av tunnelbanans röda linje från Fruängen till Kungens kurva.
- Förlängning av tunnelbanans gröna linje från Skarpnäck till Tyresö C via Älta, alternativt förlängning av spårväg syd från Älvsjö till Skarpnäck och vidare till Tyresö C via Älta.