

**FS-förslag**



## TRAFIKPOLITIK FÖR FRAMTIDEN

**LIBERALERNA STOCKHOLMS LÄN**

Den trafikpolitiska arbetsgruppen har bestått av Sara Svanström (ordförande), Malin Danielsson, Moa Rasmusson, Patrik Silverudd, Christoffer Fagerberg och Patrik Lind (sekreterare).



1. Anlägg fler kollektivtrafikkörfält och fler reversibla körfält för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken.
2. Prioritera och genomför trimnings- och framkomlighetsåtgärder i bussarnas stornätsplan.
3. Börja bygg spårväg syd snarast.
4. Börja bygg spårväg city till Ropsten och Norra Djurgårdsstaden snarast.
5. Börja bygg Östlig förbindelse för såväl bil- som spårtrafik senast 2030.
6. Knyt ihop Roslagsbanan med Arlanda central med byggstart senast 2030.
7. Utveckla nya former och avtalslösningar så att kollektivtrafik finns på plats tidigt när nya bostadsområden växer fram.
8. Rikta insatser mot nyinflyttade att åka kollektivt, exempelvis genom prova-på-kampanjer eller informationsinsatser om utbud och resmöjligheter.
9. Sänk parkeringstalen vid nybyggnation av bostäder och erbjud andra mobilitetslösningar.
10. Verka för mer flexibla och differentierade start- och sluttider inom skola och arbetsliv för att utnyttja kollektivtrafikutbudet mer effektivt och minska trängseln på våra vägar.
11. Marknadsför och kommunicera kapacitetsförstärkningar och utbudsökningar inom kollektivtrafiken till de områden som berörs.
12. Testa kampanjveckor med avgiftsfritt resande vid införande av nya linjesträckningar.
13. Nedskräpning, skadegörelse och bristande underhåll ska prioriteras och åtgärdas snarast, klotter inom 24 timmar.
14. Tillgängliggör spårtrafiken genom fler ingångar.
15. Förbättra stationsmiljöerna med mer handel och service för en attraktivare kollektivtrafik.
16. Inför tillgängliga toaletter på större stationer.
17. Öka närvaron av poliser, ordningsvakter och polisens volontärer i kollektivtrafiken.
18. Bättre samarbete med kommunerna för att öka tryggheten kring stationer och knutpunkter.
19. Ansvar för information om trafikstörningar ska vara ett regionalt ansvar och överförs till SL och trafikförvaltningen.
20. Utrusta tunnelbanan med plattformsbarrärer eller annan motsvarande säkerhetslösning.
21. Utöka trafiken på pendeltågen och lokalbanorna på morgon och kväll för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.
22. Utveckla anropsstyrd trafik för bättre tillgänglighet på landsbygd och under nattetid.
23. Inför flexibla nattstopp i busstrafiken.
24. Testa tysta avdelningar på övervåningen på Norrtäljebussarna.
25. Minst 1 procent ska fortsatt gå till konstnärlig utsmyckning vid utformningen av nya stationsmiljöer i kollektivtrafiken.

26. Inrätta fler bibliotek vid stationerna i kollektivtrafiken.
27. Fortsätt upplåta många ytor för konst och kulturyttringar och uppmuntra fler kultur- och konstarrangemang i kollektivtrafikens miljöer.
28. Låt fler stationer i kollektivtrafiken ingå i Konstväxlingar.
29. Integrera kollektivtrafiken med andra mobilitetslösningar och skapa plattformar och tjänster som integrerar all typ av mobilitet.
30. Fortsätt tillgängliggöra och tillhandahålla öppen data för att främja innovationer och användardriven utveckling.
31. Öka och fördjupa utbytet mellan det offentliga, företagen, akademien och entreprenörer för att främja nya idéer och lösningar, exempelvis som elbussprojektet på linje 73.
32. Inrätta ett innovationslabb i Stockholmsregionen med fokus på mobilitetslösningar.
33. Erbjud wi-fi i kollektivtrafiken, med prioritet på pendeltågen och längre pendlingssträckor.
34. Laddningsmöjligheter ska finnas på alla nya bussar och tåg.
35. Genomför fler trafikförändringar under särskilda testperioder innan de permanentas.
36. Genomför fler sociala konsekvensbeskrivningar vid infrastrukturinvesteringar.
37. Prova fler OPS-lösningar för att förverkliga fler investeringsprojekt.
38. Upplåt fler ytor för reklam i kollektivtrafiken.
39. Inför mer flexibla och kundanpassade biljettlösningar för att locka fler resenärer till kollektivtrafiken.
40. Genomför försök med experimentella biljetter och se vad de har för påverkan på resandet, exempelvis genom tidsdifferentierade taxor.
41. Verka för att SL-biljett ska vara möjliga att ha i mobilen eller på ditt kontokort.
42. Upprätta tydliga och välkomnande försäljnings- och informationspunkter på Arlanda, Bromma och i regionens färjeterminaler.
43. Inför en ”Resa-hem-garanti” på SL-kortet.
44. Se över möjligheterna till hur en indexering av SL-taxan kan utformas.
45. Bättre och enklare lösningar för ramper på fordon för personer med rullator, rullstol eller permobil.
46. Inför särskild bevakning av hissar i kollektivtrafikens miljöer.
47. Fortsätt och fördjupa dialogen och kommunikationen med funktionshinderrörelsen i takt med att kollektivtrafiken byggs ut och anpassas.
48. Vid ombyggnationer av stationer och hållplatser ska möjliga tillgänglighetsförbättringar alltid genomföras.
49. Mer flexibel resetilldelning och kundval i hela färdtjänsten.
50. Förare som kör färdtjänst på uppdrag av det offentliga ska ha bra arbetsvillkor.
51. Taxibolag som kör på uppdrag av det offentliga ska ha välfungerande och uppdaterade IT- och GPS-system.
52. Underlätta färdtjänstresor till och från förtroendeuppdrag och andra ideella uppdrag.

53. Se över regelverket för arbets- och tjänsteresor för att underlätta för personer med funktionsnedsättning att delta på arbetsmarknaden.
54. Vid utvärderingar av färdtjänsten ska större hänsyn tas till att olika resenärer har olika behov.
55. Förbättra färdtjänstresenärernas möjlighet att lämna synpunkter på sin resa.
56. Underlätta för människor som kan och vill jobba efter sjukdom eller operation att resa med färdtjänst.
57. Använd taken på exempelvis depåer, busskurer och stationsmiljöer för att installera solceller.
58. Verka för en förändring av elskatten för att främja elektrifieringen av busstrafiken.
59. Analysera alla bränslen ur ett livscykelperspektiv.
60. Underlätta övergången till fossilfria bränslen i sjötrafiken genom att erbjuda testbäddar för pilotprojekt.
61. Förbättra energieffektiviseringen i depåer och andra byggnader inom kollektivtrafiken.
62. Prioritera bostadsbyggande vid befintliga spår och förtäta i kollektivtrafiknära områden.
63. Integrera nya och befintliga stationer i stadsbyggnadsprocessen – ”Bygg in stationen”.
64. Tidsbegränsa byggrätter och ge option att köpa tillbaka den om byggnation ej påbörjas.
65. Fördjupa samarbetet mellan landstinget, kommunerna och byggbolagen för en mer effektiv planprocess.
66. Använd Stockholmsförhandlingens finansieringsmodell i större utsträckning och se över möjligheterna att införa en permanent förhandlingsdelegation för Stockholmsregionen.
67. Bygg ut pendelbåtssystemet och integrera flera linjer i SL:s biljettsystem, inledningsvis Cityline mellan Hammarby sjöstad och Nybroviken.
68. Genomför ett inventeringsarbete för bryggor och angöringsplatser i hela regionen, såväl befintliga som potentiellt nya.
69. Väderskydd i båttrafiken ska hålla samma kvalitet som de på land.
70. Stockholmsregionen ska vara aktiv i utvecklingen mot framtidens pendelbåtar och vara öppen för marina utvecklingsprojekt genom att erbjuda testbäddar för nya lösningar.
71. Stärk och förbättra samarbetet mellan SL och Waxholmsbolaget och svenska och internationella resebyråer för att främja turistbesök i skärgården.
72. Djuplänska och förbättra samordningen mellan SL:s och Waxholmsbolagets appar.
73. De historiska skärgårdsbåtarna ska fortsatt ha betydelsefulla uppdrag och gå i reguljär trafik.
74. Upplåt ytor för ”parkeringsplatser” för kajaker/kanoter på strategiska platser.
75. Planera för och bygg cykelvägar som främjar barn och ungas cyklande.

76. Verka för att fler av länets kommuner prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik före bil i sina kommunala översiktsplaner.
77. Verka för att alla kommuner antar cykelplaner som bygger på den regionala cykelplanen.
78. Öka de statliga anslagen till cykelinfrastruktur.
79. Ge underhåll av cykelvägar ökad prioritet.
80. Bredda och separera cykelvägarna från övrig trafik och gör dem mer attraktiva.
81. Anlägg fler cykelautostrador för att främja långväga cykelpendling.
82. Förbered och bygg ut laddmöjligheterna för elcyklar i takt med att efterfrågan ökar.
83. Gör en regional cykelsatsning med fokus på nya cykelvägar och sträckor där potentialen för arbetspendling är som störst.
84. Verka för ett regionalt hyrcykelsystem, integrerat i SL:s reseplanering.
85. Se över möjligheterna att bygga särskilda cykelbroar.
86. Tillåt högersväng vid rödljus för cyklister där så är lämpligt.
87. Tillåt cykling mot enkelriktat vid fler platser för att främja framkomligheten för cyklister.
88. Större prioritet ska läggas på cyklisters framkomlighet vid byggen och vägarbeten.
89. Sätt in särskilda p-vakter med specialuppdrag att punktbevaka större cykelleder för att öka cyklisternas framkomlighet.
90. Anlägg fler cykelparkeringar såväl under som ovan jord vid strategiska platser vid kollektivtrafikens stationer.
91. Tillåt medtag av cykel på regionaltåg och anpassa vagnar vid behov.
92. Förbättra möjligheterna för kombinationsresor mellan buss och cykel.
93. Öka tidsramen inom vilken medtag av cykel är tillåtet på pendeltåg samt tillåt det på alla lokalbanor.
94. Tillåt medtag av cykel på röda linjen utanför rusningstrafik när de nya vagnarna tas i drift, och på sikt i hela tunnelbanesystemet.
95. Inför fler och dynamiska trängselavgifter i takt med att regionen växer.
96. Testa projekt som Go:smart i större skala i Stockholmsregionen.
97. Anlägg fler infartsparkeringar längre ut i länet och säkra kommunal samordning.
98. Anlägg och prioritera fler parkeringsplatser för bilpooler i strategiska lägen.
99. Tillse att bilpooler ges en juridisk definition och se över momssatsen.
100. Verka för att det offentliga ska gå före genom att installera fler laddstationer vid offentliga inrättningar och byggnader.
101. Fullfölj viktiga vägutbyggnader i regionen såsom Förbifarten och Tvärförbindelse Södertörn. Österleden ska byggas, för såväl bil- som spårtrafik.
102. Investera i det befintliga vägnätet för att minska antalet flaskhalsar och öka framkomligheten.
103. Bygg ut Arlanda med en fjärde start- och landningsbana.
104. Verka för att minska biltrafiken till och från Arlanda.
105. Inrätta ett strategiskt resecentrum på Arlanda.
106. Bevara Bromma flygplats även efter att avtalet löper ut 2038.

107. Samla regionens aktörer för att gemensamt utreda och samordna förutsättningarna för regionens bränsleförsörjning när oljeterminalerna vid Loudden och Nacka läggs ned.
108. Planera för en utbyggnad av spårsystemet i regionen som separerar godstransporter från persontransporter.
109. Investera mer medel i förebyggande åtgärder och underhåll av spårinfrastrukturen.
110. Reservera mer gatuutrymme i centrala lägen för lastzoner.
111. Inrätta ett antal strategiska distributionscentraler i länet för effektivare omlastning och färre godstransporter.
112. Bygg Tvärförbindelse Södertörn för bättre godsflöden och reservera angränsande mark för utbyggnad av kollektivtrafik och cykelvägar.
113. Nagelfar och åtgärda regionens flaskhalsar.
114. Öka de statliga anslagen till investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur.
115. Bygg ut järnvägen mellan Stockholm och Uppsala till fyra spår.
116. Nej till höghastighetstågen.
117. Regionalisera trängselskatten så att intäkterna tillfaller regionen.
118. Öronmärk intäkterna från trängselskatten till kollektivtrafik.
119. Låt kommunerna ställa ansökningar om kollektivtrafikåtgärder i det kommunala vägnätet direkt till Trafikverket.
120. Förlängning av spårväg syd från Flemingsberg till Haninge och från Älvsjö till Skarpnäck.
121. Förlängning av tunnelbanans blå linje till Orminge från Nacka C.
122. Förlängning av tunnelbanans blå linje till Älvsjö från Hagsätra
123. Förlängning av tunnelbanans blå linje till Barkarby från Hjulsta.
124. Förlängning av tunnelbanans gula linje från Arenastaden till Täby/Arninge.
125. Förlängning av tunnelbanans röda linje från Fruängen till Kungens kurva.
126. Markreservation för en utbyggnad av tunnelbana från Skarpnäck till Tyresö C via Älta.

## **Reservationer**

Björn Ljung reserverar sig till förmån för att punkt 86 utgår.

Karin Karlsbro reserverar sig till förmån för eget yrkande på punkt 106. Att punkt 106 ersätts med följande text: *"Arlanda bör utvecklas för att kunna ta över flygtrafiken från Bromma efter 2038."*

*Motivering: Effektiva flygförbindelser till och från vår region är en strategisk fråga för oss och hela Sverige. Att planera för framtidens flyg och vad som händer efter det att statens avtal med Bromma löper ut år 2038 är en uppgift som inte kan vänta. Arbetet med att planera och genomföra stora infrastruktursatsningar är en lång process som tar många år och involverar många aktörer. Det är angeläget och prioriterat att nödvändiga investeringar görs på Arlanda för att säkerställa att framtidens transportbehov tillgodoses och att Arlanda kan ta över flygtrafiken från Bromma.*

# Trafikpolitik för framtiden

---

Liberalerna Stockholms län

Trafikpolitiska arbetsgruppen

2016-10-10

Den trafikpolitiska arbetsgruppen har bestått av Sara Svanström (ordförande), Malin Danielsson, Moa Rasmusson, Patrik Silverudd, Christoffer Fagerberg och Patrik Lind (sekreterare).

|  |    |
|--|----|
| <b>Inledning</b> .....                                       | 2  |
| <b>Liberal trafikpolitik</b> .....                           | 3  |
| <b>En attraktiv och trygg kollektivtrafik</b> .....          | 4  |
| Framtidsgemenskap för framtidsberedskap .....                | 4  |
| Ökad framkomlighet och bättre tvärförbindelser .....         | 4  |
| Mobility management .....                                    | 5  |
| Vårda det vi redan har – och gör det bättre.....             | 6  |
| Kultur i kollektivtrafiken .....                             | 8  |
| Våga tänka nytt.....   | 9  |
| SL-kortet – för vana och ovana resenärer .....               | 10 |
| <b>En tillgänglig kollektivtrafik</b> .....                  | 12 |
| Så många som möjligt ska kunna och vilja åka kollektivt..... | 12 |
| En färdtjänst för framtiden.....                             | 12 |
| <b>En hållbar kollektivtrafik</b> .....                      | 13 |
| Kollektivtrafiken som katalysator för bostadsbyggandet.....  | 14 |
| <b>Vattenvägen – från barriär till bärare</b> .....          | 15 |
| <b>Cykeln – framtiden på två hjul, eller tre...</b> .....    | 17 |
| Cykelinfrastrukturen ska bli bättre och smartare .....       | 17 |
| Bättre förutsättningar för kombinationsresor .....           | 19 |
| <b>Bilens roll</b> .....                                     | 20 |
| <b>Flyget</b> .....  | 22 |
| <b>Gods- och varutransporter</b> .....                       | 23 |
| <b>Prioriterade utbyggnader i Stockholmsregionen</b> .....   | 25 |
| Framtida spårutbyggnader .....                               | 27 |
| <b>Källor</b> .....  | 27 |



## Inledning

Inom en tioårsperiod kommer Stockholmsregionens invånarantal att passera 2,5 miljoner. Detta är en utveckling som vi liberaler välkomnar. Att Stockholmsregionen är något människor vill flytta till, snarare än från, är för oss något positivt.

Vår region står därför inför en massiv infrastrukturutbyggnad. Men den starka urbaniseringen gör att nya satsningar och kapacitetsökningar snabbt äts upp. Precis som med problemen på bostadsmarknaden kan vi konstatera att det inte går att bara "bygga bort" problemet. Minst lika viktigt är att fråga sig hur vi kan utnyttja det vi redan har på ett bättre sätt.

Vår värld förändras ständigt i ett allt snabbare tempo. För att region även i framtiden ska fungera och växa måste vi göra oss beredda på framtiden redan idag. Att förutspå framtiden måste dock göras med en stor portion ödmjukhet, och med en bättre förståelse för de trender och skiften vi ser i nutiden. Innovationer och nya tjänster tack vare öppen data, den framväxande delningsekonomin, självstyrande fordon och en elektrifierad fordonsflotta är några skiften som vi behöver förbereda oss för.

I vår vision för den hållbara staden och regionen äger färre människor bil tack vare tillgången på snabb, pålitlig och tillgänglig kollektivtrafik, moderna bildelningsslösningar, säkra och välutbyggda cykelvägar samt attraktiva gångstråk. Detta för att regionen inte längre byggs och planeras med bilen som norm. Det har inneburit stora vinster för framkomligheten, miljön och stadsmiljön.

Stockholm är en region i rörelse och består inte av köer och trafikinfarkter. Nyttotrafiken och kollektivtrafiken har fått en ökad framkomlighet tack vare utvecklade och mer dynamiska ekonomiska styrmedel. Trängselskatten är regional och tillfaller regionen, vilket har medfört ökade satsningar på kollektivtrafik och trimningsåtgärder i vägnätet. Underhållet av befintlig infrastruktur prioriteras högt vilket har medfört att flaskhalsarna i trafiksystemet har blivit färre och regionens trafikflöde flyter smidigare.

Stockholmsregionens invånare har fått en ökad livskvalitet då det är betydligt lättare att ta sig från en plats till en annan. Fler bostäder har byggts i kollektivtrafiknära lägen och de regionala kärnorna har etablerat sig som dynamiska centra utanför Stockholm city. Att ta sig mellan kärnorna är smidigt, snabbt och enkelt tack vare väl utbyggda och konkurrenskraftiga tvärförbindelser.

Fler aktörer tar aktivt del i utvecklingen mot nya mobilitetslösningar och skapar möjligheter för flera att ta sig an vardag och helg utan att äga en egen bil. Lagstiftningen och regelverken har uppdaterats för att dra nytta av fördelarna med delningssamhället och de framväxande mobilitets- och bildelningstjänsterna. Företag och skolor anpassar scheman och arbetstider för att bättre utnyttja infrastrukturen i regionen samt minska den tid människor sitter i kö.

För att vår vision ska bli verklighet kommer en hel palett av åtgärder att krävas för att Stockholmsregionen fortsatt ska ha en avundsvärd position – positionen som en av de starkastse, mest produktiva och innovativa i världen. Som landets tillväxtmotor är det utmaningar vi måste möta – det tjänar hela landet på.

## Liberal trafikpolitik

Liberal trafikpolitik utgår från individens behov och perspektiv. Att resa eller förflytta i sig i regionen är sällan ett mål i sig, utan ett medel för att uppnå ett mål, vare sig det handlar om att ta sig till jobbet, förskolan eller fritidsaktiviteter. Arbetet med att utveckla trafiken i vår region måste ta sin utgångspunkt i den enskilde resenärens situation. Resor integrerar regionen och människors frihet och välbefinnande gynnas av goda kommunikationer. Därför kan målet med en liberal trafikpolitik aldrig vara att begränsa eller hindra resande. Ett välfungerande transportsystem för nyttotrafiken är också avgörande för utvecklingen av vår region.

Målet med en liberal trafikpolitik är att skapa smidig, miljövänlig, hållbar tillgänglighet åt våra invånare. Vi behöver därför en offensiv utbyggnad och upprustning av regionens samlade trafikinfrastruktur. Radikala lösningar och ekonomiska styrmedel för ökad framkomlighet på vägnätet behöver utvecklas, där rullande trafik prioriteras framför stillastående. Förberedelse för framtidens färdstätt och fordon måste tas i beaktande redan idag.

Liberal trafikpolitik är framtidsoptimistisk och teknikvänlig. För att klara framtidens klimat- och trängselutmaningar i Stockholmsregionen måste vi ligga i framkant i teknikutvecklingen och våga tänka nytt och testa nya idéer. Vår region ska vara innovativ och nya tekniska lösningar måste få möjlighet att provas innan de avfärdas och göms längst in i en skrivbordslåda.

Liberal trafikpolitik är trafikslagsneutral och prioriterar rörlig trafik framför stillastående. Alla trafikslag har sina fördelar och sina nackdelar. Vi stirrar oss inte blinda på ett visst trafikslag och förespråkar dess utbyggnad överallt, utan ser till trafikslagets effektivitet och hållbarhet.

Liberal trafikpolitik utgår från ett socialt perspektiv. Detta tar sig uttryck genom att planeringen och utformningen av kollektivtrafiken ska överbrygga fysiska och upplevda barriärer och utgå från ett perspektiv som tillgodoser behoven även för dem med sämre förutsättningar. I vår region ska det vara lika lätt för den rullstolsburne, den med barnvagn, den nyinflyttade och den väletablerade att ta sig fram i trafiken.

Liberal trafikpolitik utgår från ett jämställdhetsperspektiv. Kvinnor reser i högre utsträckning än män med kollektivtrafiken, och män reser i högre utsträckning än kvinnor med bil. 57 procent av kvinnorna i regionen använder kollektivtrafiken dagligen. En pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik är således inte bara en trafikfråga, det är också en jämställdhetsfråga, då kvinnor i större utsträckning än män är beroende av en välfungerande kollektivtrafik. Skulle fler män åka kollektivt skulle det dessutom minska regionens klimatpåverkan samt öka framkomligheten.

## En attraktiv och trygg kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en tjänst som kan väljas, men också väljas bort. För att fler ska välja kollektivtrafiken framför andra trafikslag så måste kollektivtrafiken vara attraktiv, trygg, tillgänglig och fungerande. Det skapas dels genom att den byggs ut för att möta det ökade behovet av transporter och genom att skapa nya resvägar, dels genom att vi vårdar den som redan finns och gör den än bättre så att fler kan och vill resa med kollektivtrafiken.

### Framtidsgemenskap för framtidsberedskap

Stockholmsregionen växer kraftigt och för att möta den stora befolkningsutvecklingen måste kollektivtrafiken hålla jämna steg med utvecklingen. Rusningstrafiken får inte utvecklas till en rusningstragik. Många linjer är nära kapacitetstaket och Stockholm har redan idag en av världens högsta andelar kollektivtrafikresenärer under rusningstrafiken. Mer spår och kollektivtrafikkörfält måste således anläggas. Bara så kan Stockholm fortsatt ligga i världstoppen bland världens transportstäder.

Samtidigt är kollektivtrafiksatsningar, framförallt spårbundna, kostsamma projekt, varför en tydligare prioritering måste göras. För oss Liberaler är en bärande princip att de investeringar som leder till ett ökat kollektivtrafikresande och som ökar kollektivtrafikens marknadsandelar ska prioriteras först.

Behovet av fler bostäder och ny infrastruktur kommer inte att avmattas inom den närmsta framtiden. Detta ställer krav på en långsiktighet i planeringen för att möta inte bara dagens, utan också morgondagens behov. För att nå denna långsiktighet krävs samförstånd i regionen och en bra samverkan och dialog mellan regionens alla aktörer.

Återigen handlar det om att hela regionen måste dra åt samma håll, och se fördelarna, även om en kommun vid ett givet skede inte får just sin önskade utbyggnad. Att skaffa en framtidsberedskap är avgörande, men för att den ska falla väl ut krävs även att vi grundlägger en framtidsgemenskap.

### Ökad framkomlighet och bättre tvärförbindelser

Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen måste stärkas för att få bukt med trängseln och framkomlighetsproblemen i vår region. Stockholmare spenderar i genomsnitt 6,4 arbetsveckor om året till arbetspendling – fler dagar än den lagstadgade rätten till semester – och 2015 tillbringade stockholmare motsvarande 17 arbetsdagar i bilköer. Vi är övertygade om att fler stockholmare delar vår önskan om att minska tiden för arbetspendling och köande.

Idag hamnar busstrafiken ofta i samma köer som biltrafiken, med långa restider och en minskad konkurrenskraft mot bilen som följd. Därför kommer en utvecklad och mer effektiv, och prioriterad busstrafik att ha avgörande betydelse för pendlingsmöjligheterna och framkomligheten i vår region. En prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet i vägnätet höjer kollektivtrafikens status och konkurrenskraft i förhållande till bilen. Samtidigt är det positivt för kollektivtrafikens driftsekonomi.

Liberalerna vill därför se fler kollektivtrafikkörfält, fler reversibla körfält på de platser i regionen där de kan skapa ökad framkomlighet för all trafik, prioriteringar i korsningar samt fler och smarta trimningsåtgärder och vägombyggnader för att öka framkomligheten och körhastighet för busstrafiken. Med regionens stomlinjer görs dagligen 290 000 resor. Dessa ska så långt det bara går inte drabbas av den köproblematik vi ser idag.

Vi vill också se fler och bättre tvärförbindelser i regionen för att minska trycket i de centrala delarna och därigenom skapa nya resvägar och göra systemet mer flexibelt och motståndskraftigt. Bättre tvärförbindelser knyter dessutom ihop regionen, kommuner och stadsdelar. Genom att ge goda förutsättningar för arbetspendling, inte bara mellan norr och syd utan också öst och väst, så vidgas arbetsmarknaden, vilket ökar delaktigheten och inkluderingen och det sociala kapitalet i regionen stärks. Att förbättra tvärförbindelserna är en nyckelfaktor för att göra de yttre delarna av regionen mer attraktiva, både som bostads- och arbetsmarknad.

Exemplet tvärbanan visar att det går att skapa nya resmönster snabbt om kollektivtrafiken är bekväm och attraktiv. Spårväg syd ska därför byggas och vi ska inte bygga bort möjligheten att på sikt knyta ihop den med tvärbanan mellan Älvsjö och Gullmarsplan. Spårväg city ska också förlängas till Ropsten och Norra Djurgårdsstaden och kopplas ihop med Lidingöbanan. Vi vill även att tvärbanan och spårväg city knyts ihop med spår i en framtida Östlig förbindelse.

Roslagsbanan ska knytas ihop med Arlanda, både för att koppla ihop nordostsektorn med spårbunden kollektivtrafik till flygplatsen, men även till det nationella järnvägsnätet via Arlanda central. Idag åker väldigt få kollektivt till Arlanda från nordostsektorn. En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda är såväl miljömässigt som samhällsekonomiskt starkt motiverat.

Att investera i tvärförbindelser i allmänhet och kollektivtrafik i synnerhet kommer dock inte att räcka för att minska biltrafiken och därmed minska framkomlighetsproblemen. Åtgärder måste även riktas mot trängselskatter och andra avgifter kopplade till bilanvändande. Om andelen som reser kollektivt ska öka räcker det inte att göra kollektivtrafiken mer attraktiv – biltrafiken måste också bli mindre konkurrenskraftig.

1. Anlägg fler kollektivtrafikkörfält och fler reversibla körfält för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken.
2. Prioritera och genomför trimnings- och framkomlighetsåtgärder i bussarnas stornätsplan.
3. Börja bygg spårväg syd snarast.
4. Börja bygg spårväg city till Ropsten och Norra Djurgårdsstaden snarast.
5. Börja bygg Östlig förbindelse för såväl bil- som spårtrafik senast 2030.
6. Knyt ihop Roslagsbanan med Arlanda central med byggstart senast 2030.

## **Mobility management**

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Fokus ligger på mjuka åtgärder som information och kommunikation med målet att påverka resan innan den har börjat.

För att kollektivtrafiken ska vara det självklara valet behöver resmönster sättas tidigt. När nya bostadsområden växer fram ska kapacitetsstark kollektivtrafik därför finnas på plats tidigt. För att åstadkomma detta krävs mer samverkan och dialog mellan kommuner och landsting. Mindre avtal skulle kunna slutas mellan det offentliga och trafikentreprenörer och byggbolag när nya bostadsplaner tas fram, för att säkerställa att kollektivtrafik finns på plats från dag ett.

Det är när mönster bryts som nya resvanor bäst kan etableras. Insatser ska därför riktas mot dem som flyttar in att åka kollektivt istället för med egen bil. Informations- och prova-på-kampanjer till nyinflyttade om vilket kollektivtrafikutbud som finns i området och vilka målpunkter som finns kan och

bör genomföras i samverkan mellan landstinget och kommunerna. Att få fler att resa med kollektivtrafiken är också hälsofrämjande. Aktuell forskning visar att den som åker kollektivt rör sig i genomsnitt fyra gånger längre sträcka per dag än den som åker bil.<sup>1</sup>

När nya bostäder byggs ska parkeringstalen dessutom sänkas. Det ger byggbolagen ökade incitament att bygga färre parkeringsplatser till förmån för fler bostäder. De pengar som sparas på att inte bygga dyra parkeringsplatser kan istället läggas på att exempelvis erbjuda de nyinflyttade SL-kort eller abonnemang på hyrcyklar eller bildelningstjänster under en viss period.

För att hantera trängseln i vår växande region vill vi även se ett smartare utnyttjande av den befintliga infrastrukturen och utbudet av kollektivtrafik. 8-till-5-samhället gör att kollektivtrafikens fordon och våra vägar och spår korkar igen under två tidsperioder på dygnet. Om arbetsgivare, såväl offentliga som privata, och skolor i större utsträckning medger mer flexibla start- och sluttider för arbets- och skoldagar skulle vi kunna utnyttja den kollektivtrafik vi har på ett mer optimalt sätt. Det skulle också minska den lokala trängseln på vägarna.

Ett annat sätt att förbättra utnyttjandet av den kollektivtrafik vi redan har, är att bättre marknadsföra den som tillkommer. Ur ett företagsekonomiskt perspektiv bör det rimligen kommuniceras och synliggöras att utbudet på en viss busslinje har ökat, eller kommer att öka. Sådana kommunikationsinsatser ska genomföras i områden som berörs av kapacitetsförstärkningar. Vid införande av nya linjesträckningar kan det också vara värt att testa en kampanjvecka med avgiftsfritt resande, för att attrahera nya resenärer.

7. Utveckla nya former och avtalslösningar så att kollektivtrafik finns på plats tidigt när nya bostadsområden växer fram.
8. Rikta insatser mot nyinflyttade att åka kollektivt, exempelvis genom prova-på-kampanjer eller informationsinsatser om utbud och resmöjligheter.
9. Sänk parkeringstalen vid nybyggnation av bostäder och erbjud andra mobilitetslösningar.
10. Verka för mer flexibla och differentierade start- och sluttider inom skola och arbetsliv för att utnyttja kollektivtrafikutbudet mer effektivt och minska trängseln på våra vägar.
11. Marknadsför och kommunicera kapacitetsförstärkningar och utbudsökningar inom kollektivtrafiken till de områden som berörs.
12. Testa kampanjveckor med avgiftsfritt resande vid införande av nya linjesträckningar.

## Vårda det vi redan har – och gör det bättre

Modern trafikpolitik handlar inte bara om att bygga nytt. Den handlar också om att vårda det vi redan har, och göra det bättre. Trygghet och bekvämlighet ligger inte alltid högst upp på trafikplanerarnas dagordning, men är nog så viktigt för att öka kollektivtrafikens marknadsandelar.

Underhåll av befintlig infrastruktur får inte heller negligeras – resenärerna bryr sig inte om var felet ligger eller vem som är ansvarig. Kollektivtrafiken ska fungera. Trygga och inbjudande resenärsmiljöer är viktigt för att upprätthålla och stärka kollektivtrafikens attraktionskraft. Nedskräpning, skadegörelse

---

<sup>1</sup> K2 Outreach 2016:9, sid.9

och bristande underhåll ökar inte viljan att åka kollektivt och ska därför fortsatt prioriteras och åtgärdas fort.

Att rusta stationer, öppna upp fler ingångar där så är möjligt och förbättra städning och allmänt underhåll samt se över bytespunkterna leder kanske inte alltid till att höja kapaciteten nämnvärt i kollektivtrafiksystemet, men det ökar trivseln och tryggheten och kan därmed öka attraktionskraften för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens bytespunkter ska därför vara attraktiva och tillgängliga, med god tillgång till service och handel för att människor ska kunna utföra vardagsärenden i anslutning till sin resa. En del i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv är också att införa tillgängliga toaletter på större stationer.

Cirka 60 procent av alla anmälda brott sker inom en radie av 500 meter utanför en tunnelbanestation.<sup>2</sup> Insatser måste göras för att göra dessa platser säkrare och tryggare. Vi utesluter inte att övervakningskameror i anslutning till kollektivtrafiken kan behövas. För Liberalerna är det dock viktigare med det förebyggande arbetet. Bättre samarbete med kommunerna om exempelvis nattvandrare och bra och fungerande belysning till och från stationsmiljöerna är också viktigt för att öka tryggheten. En ökad närvaro av poliser, ordningsvakter och polisens volontärer i kollektivtrafiken där otryggheten är hög kan dessutom öka tryggheten och förebygga brott.

Vi vet dessutom att kvinnor i högre grad än män är beroende av en väl fungerande och pålitlig kollektivtrafik, samtidigt som kvinnor i betydligt högre utsträckning känner sig otrygga i kollektivtrafikens miljöer. Mer än hälften av kvinnorna känner sig otrygga i kollektivtrafiken på kvällar och nätter. Det är oacceptabelt.

Brister i samordningen mellan de olika trafiklagen ska åtgärdas. Det som borde vara enkla, smarta byten blir till stresspåslag för den enskilde resenären. Tidssamordningen mellan spårtrafik och bussar ska minimera väntetiderna. Om tåget eller bussen inte kommer ska det finnas tydlig, snabb och bra information och gärna information om alternativa färd sätt. I pendeltågssystemet ansvarar idag Trafikverket för information vid förseningar och avbrott. Detta ansvar vill vi se överfört i regional försorg. Problem kopplat till Trafikverkets ansvarsområden står för cirka 70 procent av störningarna i pendeltågstrafiken, men samtidigt är det till SL som de flesta resenärerna vänder sig med sina klagomål. Bättre information leder till nöjdare, eller åtminstone mindre irriterade, resenärer. Det tjänar regionen på, men staten har inga incitament att förbättra det.

I takt med att staden växer kommer trängseln i tunnelbanan att öka ytterligare. Tunnelbanan ska därför utrustas med plattformbarriärer, eller annan motsvarande säkerhetslösning, för att öka säkerheten och trafikkapaciteten. Plattformbarriärer ökar tillgängligheten i kollektivtrafiken och gör den mer jämlik, genom att framförallt årsrika och personer med funktionsnedsättning får en säkrare och tryggare resenärsmiljö.

Plattformsväggar är också en förutsättning för att i framtiden kunna köra förarlösa tåg, en utveckling vi liberaler välkomnar och ser fram emot då det ökar tågkapaciteten på redan befintlig räls.

---

<sup>2</sup> Stockholmsregionen 2015:3, s.19

I takt med att regionen växer och befolkningen ökar ska trafiken på pendeltågen och lokalbanorna förlängas på morgon och kväll för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Befolkningsökningen medför troligen också ett behov av att köra mer trafik och fler vagnar även under helger, framförallt i tunnelbanan. Oro för trängsel och att inte få plats med rullstolen eller barnvagnen bidrar inte till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Vi vill också utveckla anropsstyrd busstrafik, framför allt på sträckor med få resande på landsbygden. Då behålls tillgängligheten men kostnaderna hålls nere. Anropsstyrd trafik nattetid kan också utvecklas. De som jobbar på obekvämt arbetstid ska också ha bra förutsättningar att ta sig till och från arbetet. Flexibla nattstopp ska införas i busstrafiken.

För många resenärer är långpendling med buss ett attraktivt alternativ till bilen. För att göra det än mer attraktivt och för att skapa möjlighet till vila, läsning och arbete vill under vissa tider på dygnet testa att införa tysta avdelningar på övervåningen på Norrtäljebussarna.

13. Nedskräpning, skadegörelse och bristande underhåll ska prioriteras och åtgärdas snarast, klotter inom 24 timmar.
14. Tillgängliggör spårtrafiken genom fler ingångar.
15. Förbättra stationsmiljöerna med mer handel och service för en attraktivare kollektivtrafik.
16. Inför tillgängliga toaletter på större stationer.
17. Öka närvaron av poliser, ordningsvakter och polisens volontärer i kollektivtrafiken.
18. Bättre samarbete med kommunerna för att öka tryggheten kring stationer och knutpunkter.
19. Ansvar för information om trafikstörningar ska vara ett regionalt ansvar och överförs till SL och trafikförvaltningen.
20. Utrusta tunnelbanan med plattformbarriärer eller annan motsvarande säkerhetslösning.
21. Utöka trafiken på pendeltågen och lokalbanorna på morgon och kväll för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.
22. Utveckla anropsstyrd trafik för bättre tillgänglighet på landsbygd och under nattetid.
23. Inför flexibla nattstopp i busstrafiken.
24. Testa tysta avdelningar på övervåningen på Norrtäljebussarna.

## Kultur i kollektivtrafiken

Kultur gör kollektivtrafiken mer attraktiv. Liberalerna slår därför vakt om att minst 1 procent ska gå till konstnärlig utsmyckning vid investeringar och utformningar av nya stationsmiljöer.

Vi vill också se fler bibliotek i anslutning till kollektivtrafiken, i direkt närhet till tunnelbanestationerna samt stationer längs pendeltågen och lokalbanorna. Biblioteken ska finnas på platser där medborgarna rör sig, och många människor rör sig i kollektivtrafiken.

Ofta betraktad som världens längsta konstutställning, ska kollektivtrafiken i allmänhet, och tunnelbanan i synnerhet fortsatt upplåta ytor för konst och kulturyttringar. Konsten på stationerna bidrar till en lugn och trygg miljö och bidrar till att skadegörelse minskar. Konsten ger också varje station en egen identitet, och det underlättar resenärens möjlighet att orientera sig i kollektivtrafiken.

Därtill bör fler kulturarrangemang genomföras och uppmuntras i kollektivtrafikens miljöer. Lyrik på buss 73 är ett bra exempel. Speciella platser och tider för musikframträdanden bör även prövas.



Konst har även andra positiva effekter än de ovan nämnda, de kan också få oss att se nya perspektiv och mana till eftertanke och ifrågasättande. Idag finns det på sju stationer i kollektivtrafiken temporära utställningar, så kallade Konstväxlingar, som byts kontinuerligt under året. Vi vill att fler stationer ska ingå i detta för att sprida mer konst och kultur och därigenom bidra till trevligare resenärsmiljöer och ett mer varierande konstutbud.

25. Minst 1 procent ska fortsatt gå till konstnärlig utsmyckning vid utformningen av nya stationsmiljöer i kollektivtrafiken.
26. Inrätta fler bibliotek vid stationerna i kollektivtrafiken.
27. Fortsätt upplåta många ytor för konst och kulturyttringar och uppmuntra fler kultur- och konstarrangemang i kollektivtrafikens miljöer.
28. Låt fler stationer i kollektivtrafiken ingå i Konstväxlingar.

## Våga tänka nytt

Transportsektorn står inför en digital revolution. Den tar med sig innovationer, nya tjänster och individualiserade mobilitetslösningar. Den ska vi välkomna, och se till att kollektivtrafiken inkluderas i den mix av mobilitetstjänster som behöver knytas ihop för att möta framtidens behov och efterfrågan på transporter. Tillgången till information om många transportalternativ, en slags personlig mobilitetsassistent, är en viktig nyckel för att möta framtidens transportbehov, resenärernas förväntningar och för att minska bilberoendet i vår region.

Ska vi ligga i framkant i teknikutvecklingen måste vi våga tänka nytt och testa nya idéer. Vår region ska vara innovativ och nya tekniska lösningar måste få möjlighet att provas i mindre skala innan de avfärdas och göms längst in i en skrivbordslåda. Det offentliga ska därför i högre utsträckning erbjuda testbäddar och samverka med företag, akademi och entreprenörer för att dela på risker och utbyta erfarenheter för att främja nya idéer och lösningar. Elbussprojektet på linje 73 är ett bra exempel.

Att våra invånare är så pass uppkopplade är något vi kan och ska dra nytta av. De ofantliga mängder data som resenärerna skapar och trafiken genererar ska fortsatt vara öppen och tillgänglig för människor att dra nytta av genom att skapa smarta och smidiga appar och mobilitetstjänster som underlättar för resenärerna i deras vardag. Eller varför inte något så basalt som möjligheten att söka på fler samhällsinrättningar eller turistbesöksmål i reseplaneraren?

Ofta är det invånarna, och inte förvaltningstjänstemän och trafikplanerare, som först upptäcker brister och behov i kollektivtrafiken. Tillsammans kan de med hjälp av tillgänglig data och tekniska plattformar förbättra kollektivtrafiken med snabba och kostnadseffektiva innovationer. För att främja detta måste vi gå från att betrakta invånaren som en mottagare eller kund till att betrakta denne som en deltagare i utvecklingen mot morgondagens mobilitetslösningar. Precis som i Region Skåne bör därför ett innovationslabb inrättas i Stockholm för att skapa en arena där idéer och innovationer kan testas, utbytas och utvecklas.

Stockholmsregionens invånare är bland världens mest IT-mogna och uppkopplade. Att ge människor bättre möjligheter att arbeta under resan kan leda till att fler dels väljer att arbetspendla med tåget istället för bilen, dels väljer att förlägga arbetstid på tåget, och därmed resa utanför rusningstrafiken. Bra uppkoppling kan således leda till mindre trängseln och ett bättre utnyttjande av fordonsparken i



kollektivtrafiken. På sikt ska därför wi-fi finnas i all kollektivtrafik och laddningsmöjligheter ska finnas på alla nya bussar och tåg. Wi-fi ska prioriteras på pendeltåg och längre pendlingssträckor.

Fler trafikförändringar kan också göras på prov under en viss period, där det genom välriktade kommunikationsinsatser tydligt framgår att det är just ett test och inte något permanent. Om testet faller väl ut kan ökningen permanentas. Kostnadsökningen inom kollektivtrafiken är alarmerande, och som offentligfinansierad till hälften så konkurrerar den med andra samhällssektorer som sjukvård och utbildning. Utbudsökningar ska därför ske med eftertänksamhet.

Sociala konsekvensbeskrivningar (SKB) ska i ökad utsträckning genomföras för att belysa de sociala effekterna som infrastrukturinvesteringar har. En SKB kan på så sätt belysa andra positiva nyttor än de rent transportekonomiska när underlag tas fram inför politiska beslut. Landstingets trafikförvaltning tog fram sin första SKB till planeringsstudien om spårväg syd. Vi vill se fler sådana i framtiden.

Med de stora investeringar som regionen står framför är det också nödvändigt att lyfta blicken när det kommer till finansieringen. Liberalerna är därför öppna för att mer offentlig-privat samverkan (OPS) tillämpas, där det offentliga och privata delar kostnader och risker vid investeringar. Det är vanligt förekommande i andra länder och kan med fördel tillämpas oftare även här, inte minst för att minska den offentliga skuldbördan. Om alla nödvändiga investeringar i regionens trafikinfrastruktur ska gå den traditionella anslagsvägen finns det risk att kritiska projekt försenas. Sett till regionens prognosticerade utveckling så har vi inte råd med det.

Liberalerna är positiva till att upplåta fler ytor för reklam i kollektivtrafiken. På så sätt kan finansieringen av kollektivtrafiken öka utan att vare sig skatt eller biljettpolis höjs.

29. Integrera kollektivtrafiken med andra mobilitetslösningar och skapa plattformar och tjänster som integrerar all typ av mobilitet.
30. Fortsätt tillgängliggöra och tillhandahålla öppen data för att främja innovationer och användardriven utveckling.
31. Öka och fördjupa utbytet mellan det offentliga, företagen, akademien och entreprenörer för att främja nya idéer och lösningar, exempelvis som elbussprojektet på linje 73.
32. Inrätta ett innovationslabb i Stockholmsregionen med fokus på mobilitetslösningar.
33. Erbjud wi-fi i kollektivtrafiken, med prioritet på pendeltåg och längre pendlingssträckor.
34. Laddningsmöjligheter ska finnas på alla nya bussar och tåg.
35. Genomför fler trafikförändringar under särskilda testperioder innan de permanentas.
36. Genomför fler sociala konsekvensbeskrivningar vid infrastrukturinvesteringar.
37. Prova fler OPS-lösningar för att förverkliga fler investeringsprojekt.
38. Upplåt fler ytor för reklam i kollektivtrafiken.

## **SL-kortet – för vana och ovana resenärer**

Enkelhet i biljettsystemet är en viktig aspekt för att få fler att resa kollektivt. Men priset är också en viktig faktor. Sedan "50-kortet" infördes på 70-talet har månadskortet varit en succé, sett till dess användning. Vi vill fortsatt att kollektivtrafikens trogna resenärer ska premieras, men detta leder ofrånkomligen till att andra biljettyper ger sällanresenärerna en tröskeeffekt. Många resenärer som skulle vilja resa kollektivt ibland avstår då prisrelationen mellan enkelbiljett och periodkort inte uppmuntrar till detta.

För att kollektivtrafiken ska locka fler resenärer och vinna marknadsandelar så måste mer flexibla biljettlösningar bli verklighet. Nya flexibla biljettlösningar eller -typer kan också införas på test för att se vilken effekt det får på resandet och intäkterna. För att ytterligare bidra till att minska trängseln under rusningstrafik kan det exempelvis vara värt att pröva olika typer tidsdifferentierade taxor.

Mobiltelefonen är och blir allt viktigare som hjälpmedel. SL-kortet ska därför kunna laddas i mobilen. Det ska också vara möjligt att se giltighetstid och saldo på periodkort och reskassan i mobilen. Detta kräver uppkopplade enheter när en biljett läses av, exempelvis vid spärrar eller bussar. Med tanke på utvecklingen mot "the internet of things", där inte längre bara datorn är uppkopplad utan också ditt kylskåp, är vi nog inte långt därifrån.

Nästa generations SL-biljett ska vara möjlig att ha i ditt kontokort. Det skulle skapa en smidighet och valmöjlighet för resenärerna som vi tror skulle uppskattas. Dagens Accesssystem är dock inte utformat för denna lösning, vilket vi vill säkerställa när morgondagens system ska installeras.

Stockholm är ett allt populärare besöksmål för turister och cirka 13 miljoner kommersiella övernattningar gjordes i regionen 2015. Trenden är uppgående och regionen har en av de högsta tillväxttakterna i Europa sett till antal gästnätter.

Turismen skapar såväl arbetstillfällen och nya möten och är en bransch som närmast kan betraktas som en basnäring. Med en allt starkare position internationellt är det viktigt att vi har en kollektivtrafik som turister och besökare vill och uppmuntras till att använda under sin vistelse. För att få fler turister att lösa biljett till kollektivtrafiken ska det finnas tydliga och välkomnande försäljnings- och informationspunkter på Arlanda, Bromma och i färjeterminaler i Stockholm, Nynäshamn och Norrtälje.

Som ofta ovana resenärer i SL-trafiken ska turister (och givetvis andra resenärer) kunna köpa besökskort som gäller det antal dagar besökaren är här. Idag finns en-, tre- och sjudagarsbiljetter. Men för dem som stannar fyra dygn kan det lätt bli krångligt. Biljettkategorierna ska bli mer flexibla och kundanpassade.

Liberala vill även se en "Resa-hem-garanti" på SL-kortet, en slags kredit så att man alltid kan ta sig hem, även om det är 0 kronor på Access-kortet. Summan betalas tillbaka nästa gång kortet fylls på. För oss är det en trygghetsfråga att det alltid ska gå att ta sig hem, särskilt under nattetid.

Priset på SL:s månadskort är en känslig fråga i Stockholmsregionen. Sett till det utbud som resenären får är dock priset på SL-kortet lågt i relation till övriga landet. Men i takt med att kraven på komfort, miljö och tillgänglighet i kollektivtrafiken ständigt höjs, att vi blir fler och att utbudet därmed behöver öka, så är prishöjningar oundvikliga för att kollektivtrafikens finansiering. Liberalerna vill därför vidare se hur en indexering av SL-taxan kan utvecklas i framtiden.

39. Inför mer flexibla och kundanpassade biljettlösningar för att locka fler resenärer till kollektivtrafiken.
40. Genomför försök med experimentella biljetter och se vad de har för påverkan på resandet, exempelvis genom tidsdifferentierade taxor.
41. Verka för att SL-biljett ska vara möjliga att ha i mobilen eller på ditt kontokort.
42. Upprätta tydliga och välkomnande försäljnings- och informationspunkter på Arlanda, Bromma och i regionens färjeterminaler.

43. Inför en "Resa-hem-garanti" på SL-kortet.
44. Se över möjligheterna till hur en indexering av SL-taxan kan utformas.

## En tillgänglig kollektivtrafik

### Så många som möjligt ska kunna och vilja åka kollektivt

Stockholmsregionen ska vara landets mest tillgängliga region. Tillgängliga gatumiljöer och offentliga miljöer ökar tillgängligheten samt ökar möjligheten för personer med funktionsnedsättning att röra sig i samhället genom att kunna använda den allmänna kollektivtrafiken. Oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund ska kollektivtrafiken vara tillgänglig, säker och trygg. Kollektivtrafiken i Stockholm ligger redan idag i framkant i tillgänglighetsåtgärder, men mer kan göras för att göra kollektivtrafiken än mer tillgänglig och därmed mer attraktiv. Exempelvis vill vi se bättre och enklare lösningar för ramper på fordon, så att personer som har rullator eller rullstol lättare kan använda den reguljära kollektivtrafiken. Fordonen (såväl i spårtrafik som i busstrafik) ska dessutom vara anpassade för permobiler. Det ska vara lätt att komma stiga på och av ett fordon, och föraren ska inte behöva kliva ur förarsätet för att bistå med detta.

Hissar ska särskilt bevakas och städas eftersom det ofta är det enda sättet för rullstolsburna att ta sig till och från plattformarna på tågstationer. Därför krävs mer bevakning (genom någon kombination av extra personal och övervakningskameror) av hissarna för att stävja att dessa används som toalett eller att miljön på annat sätt försämras för resenärer som är beroende av hissarna.

Dialogen och kommunikationen med funktionshinderrörelsen är viktig och ska ske fortlöpande i samband med förändringar och när kollektivtrafiken byggs ut. Det är viktigt att kollektivtrafiken är anpassad för såväl de med fysiska som de med kognitiva funktionsnedsättningar. Vid ombyggnationer av stationer och hållplatser ska möjliga tillgänglighetsförbättringar alltid genomföras.

Regionens servicelinjer är en viktig del i att hålla kollektivtrafiken tillgänglig. Det är ett bra komplement till den ordinarie busstrafiken och ska fortsätta att utvecklas.

45. Bättre och enklare lösningar för ramper på fordon för personer med rullator, rullstol eller permobil.
46. Inför särskild bevakning av hissar i kollektivtrafikens miljöer.
47. Fortsätt och fördjupa dialogen och kommunikationen med funktionshinderrörelsen i takt med att kollektivtrafiken byggs ut och anpassas.
48. Vid ombyggnationer av stationer och hållplatser ska möjliga tillgänglighetsförbättringar alltid genomföras.

### En färdtjänst för framtiden

De senaste åren har stora satsningar på tillgänglighetsanpassning genomförts i den ordinarie kollektivtrafiken. Vi liberaler vill att så många som möjligt ska kunna resa med kollektivtrafiken och kommer att fortsätta att verka för ytterligare tillgänglighetsåtgärder. För många människor är dock färdtjänst nödvändigt för att livet och vardagen ska fungera.

För att stärka individens egenmakt vill vi liberaler se en friare och mer flexibel resetilldelning för färdtjänstens samtliga kunder. Hela färdtjänsten, inte bara rullstolstaxi, ska omfattas av kundval. På allt fler områden förs makten över beslut över på användaren/brukaren och för oss är det en självklarhet att även färdtjänstresenärer ska ha möjligheten att välja själva.

De bolag som utför tjänster inom färdtjänsten (oavsett de existerar inom kundval eller har vunnit en traditionell upphandling) ska ha chaufförer med bra och schyssta arbetsvillkor och god kompetens om regionens vägnät och trafiksituation. Med dagens tekniska och digitala möjligheter ska det offentliga rimligen kunna ställa krav på att taxibilarna som kör på uppdrag av det offentliga ska ha uppdaterade IT- och GPS-system.

Färdtjänstresor till och från förtroendeuppdrag och andra ideella uppdrag ska underlättas och främjas för att alla människor ska ges möjlighet till delaktighet och inflytande. Det stärker demokratin. Likaså ska personer med funktionsnedsättning ha bra förutsättningar för att kunna använda färdtjänsten i sitt arbete eller under studietiden. För att färdtjänsten ska underlätta för deltagande på arbetsmarknaden för dem som kan och vill måste bedömningarna av vad som är arbetsresor respektive tjänsteresor ses över. Funktionsnedsatta ska ha bra förutsättningar att delta i arbetslivet, oavsett om som anställd eller egen företagare.

Det finns idag lite drygt 70 000 färdtjänstresenärer i regionen. Behoven är helt olika mellan olika resenärer, och detta är något som det behöver tas större hänsyn till och bättre uppmärksammas i de utvärderingar som görs av färdtjänsten. Vi vill också att färdtjänstresenärer, precis som resenärer i den allmänna kollektivtrafiken, ska ges möjlighet till snabb återkoppling efter en avslutad resa. Har kundbemötandet varit bra eller dåligt ska taxibolag och chaufförer få reda på det. Idag är processen för detta för snårig, vilket inte stimulerar till förbättringar.

Var du bor ska inte spela någon roll – hanteringen och administrationen av färdtjänsttillstånd ska fungera lika bra i hela regionen. Färdtjänstresor ska också underlättas för den som efter exempelvis efter sjukdom eller vård, behöver hjälp med förflyttning mellan arbete och bostad.

49. Mer flexibel resetilldelning och kundval i hela färdtjänsten.
50. Förare som kör färdtjänst på uppdrag av det offentliga ska ha bra arbetsvillkor.
51. Taxibolag som kör på uppdrag av det offentliga ska ha välfungerande och uppdaterade IT- och GPS-system.
52. Underlätta färdtjänstresor till och från förtroendeuppdrag och andra ideella uppdrag.
53. Se över regelverket för arbets- och tjänsteresor för att underlätta för personer med funktionsnedsättning att delta på arbetsmarknaden.
54. Vid utvärderingar av färdtjänsten ska större hänsyn tas till att olika resenärer har olika behov.
55. Förbättra färdtjänstresenärernas möjlighet att lämna synpunkter på sin resa.
56. Underlätta för människor som kan och vill jobba efter sjukdom att resa med färdtjänst.

## En hållbar kollektivtrafik

Att fler reser kollektivt är avgörande för att Stockholmsregionen ska kunna minska regionens klimatavtryck, men också för att möta den ökande befolkningens behov av mobilitet i en allt tätare region. Men att fler reser räcker inte. För att uppnå en miljömässigt hållbar kollektivtrafik måste såväl

fordonsflottan bli fossiloberoende samt verksamheten i övrigt bidra till en grönare och mer effektiv energianvändning. Det finns exempelvis en stor potential i att använda taken på depåer, busskurer och stationsmiljöer för att installera solceller som i sin tur kan försörja laddstolpar för elbussar, elcyklar och elbilar med ström.

Elektrifieringen av busstrafiken är en del i ett större paradigmskifte vi står inför rörande elektrifieringen av vägtrafiken, vilket Liberalerna är positiva till. För att främja elektrifieringen måste dock elskatten förändras. Idag drabbar den eldrivna bussar, som exempel kan projektet med elbuss på linje 73 nämnas. Detta drabbar dock inte spårfordon som drivs med el. Här måste skattelagstiftningen hänga med i utvecklingen och inte ligga som en sten på bromsen. Eldriven busstrafik sänker energianvändningen, minskar såväl utsläpp som bullernivåer och kan på sikt sänka driftskostnader. Det finns således många fördelar, inte minst för bättre och mer hälsosamma stadsmiljöer.

Globalt pågår flera projekt och teknikutvecklingen går fort. För Liberalerna är det därför viktigt att vi inte låser in oss i en teknisk lösning, utan att vi istället fokuserar på innovationsupphandlingar och ställer krav på funktion. Oavsett vilken lösning som väljs ska alla bussar i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen på sikt vara drivna av fossilfria energikällor senast år 2020. Vi vill dessutom att bränslen analyseras ur ett livscykelperspektiv.

På sikt ska sjötrafiken ha samma miljö- och tillgänglighetsprestanda som den väg- och spårbundna kollektivtrafiken. Precis som i busstrafiken är det dock viktigt att vi inte låser in oss i en teknisk lösning, utan att vi istället fokuserar på funktionskrav. Utveckling av förnybara bränslen går snabbt och för att tillvarata ny teknik och innovation som växer fram inom sjötrafiken ska testbäddar erbjudas för pilotprojekt och testförsök.

Vidare är det viktigt att kollektivtrafiken blir väsentligt bättre gällande energieffektivisering. Idag förloras en ej obetydlig mängd energi i uppställningshallar och verkstäder runt om i kollektivtrafiken. Detta måste åtgärdas för att minska driftkostnaderna, men även för att minska miljöpåverkan. Det är också viktigt vid planering av depåer och annan infrastruktur, att alternativ byggmateriel till betong används så långt det är möjligt. Betong är en av de största klimatbovarna och det är därmed angeläget att minska beroendet av betong.

57. Använd taken på exempelvis depåer, busskurer och stationsmiljöer för att installera solceller.
58. Verka för en förändring av elskatten för att främja elektrifieringen av busstrafiken.
59. Analysera alla bränslen ur ett livscykelperspektiv.
60. Underlätta övergången till fossilfria bränslen i sjötrafiken genom att erbjuda testbäddar för pilotprojekt.
61. Förbättra energieffektiviseringen i depåer och andra byggnader inom kollektivtrafiken.

## **Kollektivtrafiken som katalysator för bostadsbyggandet**

Bostadsbyggandet hamnar ofta i ett moment 22 när det kommer till kollektivtrafikförsörjning. Det byggs ogärna om det inte finns kollektivtrafik på plats från början, samtidigt som det ses som osäkert att dra fram kollektivtrafik till områden där det resenärsunderlaget är tunt. Denna knut måste lösas.

En av de enklare metoderna för att lösa ovan nämnda problem är att bygga bostäder nära befintliga spår och att förtäta i kollektivtrafiknära områden. Frågan om att integrera stationer i stadsmiljön, alltså att "bygga in stationen" och därmed möjliggöra för än fler bostäder bör provas där så är lämpligt.

Förtätning och byggande av bostäder i kollektivtrafikhärlägen minskar behovet av bil och ökar resenärsunderlaget för kollektivtrafiken.

Ytterligare ett sätt är att tidsbegränsa byggrätter. På så sätt undviks att detaljplaner som vunnit laga kraft står obebyggda år ut och år in. En option om att kunna köpa tillbaka rätten kan ges om byggnation ej påbörjas.

Det finns idag mark med bra infrastruktur på plats, men den har inte planlagts i någon större utsträckning. För att utnyttja den infrastruktur som redan finns så bör landstinget som trafikhuvudman, kommunerna som ansvariga för markupplåtelser, och byggbolagen som uppförare av bostäderna fördjupa sitt samarbete. Det kommer spara resurser och leda till ett mer effektivt markutnyttjande och förhoppningsvis snabbare planprocesser.

För att snabba på bostadsbyggandet i regionen och samtidigt förverkliga fler nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar ser Liberalerna behov av utvecklade finansieringslösningar. Ovan gavs ett förslag till mindre avtalslösningar (punkt 7), men för större investeringar krävs andra lösningar. Modellen som användes i Stockholmsförhandlingen, där kommuner medfinansierar kollektivtrafikutbyggnad med hjälp av exploateringsintäkter från markvärdeshöjningar, är en modell som kan och bör användas oftare. Investeringsbehoven kommer att vara stora många år framöver, det bör därför övervägas att införa en permanent förhandlingsdelegation för Stockholmsregionen.

Staten bör också ha ett intresse av att kommunerna bygger bostäder och att kollektivtrafiken möjliggör en utvidgad arbetsmarknad, varför de statliga medlen till regionen ska öka.

62. Prioritera bostadsbyggande vid befintliga spår och förtäta i kollektivtrafikhärlägen.
63. Integrera nya och befintliga stationer i stadsbyggnadsprocessen – ”Bygg in stationen”.
64. Tidsbegränsa byggrätter och ge option att köpa tillbaka den om byggnation ej påbörjas
65. Fördjupa samarbetet mellan landstinget, kommunerna och byggbolagen för en mer effektiv planprocess.
66. Använd Stockholmsförhandlingens finansieringsmodell i större utsträckning och se över möjligheterna att införa en permanent förhandlingsdelegation för Stockholmsregionen.

## Vattenvägen – från barriär till bärare

För en region delad geografiskt av Mälaren och Saltsjön, och med en huvudstad som ofta benämns som Nordens Venedig (inte New York), borde kollektivtrafik på vatten vara en självklarhet. I Stockholm har dock vattenvägen alltför länge setts som en barriär, snarare än en bärare. Detta vill vi ändra på.

Båtpendlingssystemet ska byggas ut på strategiska sträckor och flera linjer ska vara en del av SL:s biljettsystem. Inledningsvis bör möjligheterna ses över för att införliva Cityline, som trafikerar Hammarby sjöstad – Nybroplan, i SL-systemet. Dessutom vill vi att pendlingsmöjligheterna till och från kommuner som exempelvis Ekerö, Vaxholm, Lidingö, Nacka och Värmdö ska förbättras. När regionen förtätas kommer vattenvägen att vara en viktig pusselbit för att hantera trängseln på vägar och spår. Längre linjer ska därför kunna erbjuda goda arbetsmöjligheter ombord.

För att detta ska fungera väl måste kommunerna se till att det finns attraktiva anöringsplatser som är lättillgängliga, är väl försedda med cykelparkeringar och har bra anslutningar till annan kollektivtrafik.

Ett inventeringsarbete för befintliga och tänkbara bryggor ska genomföras i regionen för att identifiera lämpliga platser och utvecklingsmöjligheter. Väderskydd i båttrafiken ska hålla samma kvalitet som de på land.

Stockholmsregionen ska vara aktiv i utvecklingen mot framtidens pendelbåtar, vara öppen för marina utvecklingsprojekt och erbjuda testbäddar för nya och innovativa lösningar. Utöver övergången till fossilfria bränslen är smarta lösningar för snabb på- och avstigning samt snabbare fartyg som inte skapar så mycket vågsvall särskilt viktiga.

Stockholmsregionens skärgård är inte bara ett unikt naturlandskap – det är också en oas, en lunga, dit många söker sig för semester och avkoppling. Vår skärgård är ett turistmål och vi vill att fler turister lätt och smidigt ska kunna ta sig ut och besöka den. Det förbättrar förutsättningarna för permanentboende, näringsidkare och småföretagare som verkar där och bidrar till att skapa en mer levande skärgård.

SL och Waxholmsbolaget (WÅAB) bör därför tillsammans med bland annat Skärgårdsstiftelsen och Skärgårdsföretagarna se över hur samarbetet med såväl svenska som internationella resebyråer kan förbättras för att främja turistbesök i skärgården. Båttidtabellerna ska komma i god tid inför sommarsäsongen och SL:s och WÅAB:s respektive appar ska utvecklas genom bättre djuplänkning och samordning för att öka användarvänligheten och förenkla för resenären.

De historiska skärgårdsbåtarna är vattenburen kulturhistoria och en viktig del av Stockholms och skärgårdens identitet. Liberalerna kommer fortsatt att värna om dessa kulturhistoriska fartyg och verka för att de även fortsättningsvis kommer att ges betydelsefulla uppdrag och gå i reguljär trafik.

Vi vill uppmuntra fler att resa på vatten, exempelvis med kajak eller kanot. För dem som hellre vill ta sig fram för egen maskin på Stockholms vattenvägar saknas dock lämpliga "parkeringsplatser". Enklare sådana kan med fördel förläggas på några strategiska platser runt om i regionen för att uppmuntra till fler transportlösningar och mer vardagsmotion. Det är dock en fråga för marknaden att lösa och är inget som det offentliga ska ombesörja. Fler parkeringsplatser kommer också att behövas för ett annat trafikslag – cykeln.

67. Bygg ut pendelbåtssystemet och integrera flera linjer i SL:s biljettsystem, inledningsvis Cityline mellan Hammarby sjöstad och Nybroviken.
68. Genomför ett inventeringsarbete för bryggor och anöringsplatser i hela regionen, såväl befintliga som potentiellt nya.
69. Väderskydd i båttrafiken ska hålla samma kvalitet som de på land.
70. Stockholmsregionen ska vara aktiv i utvecklingen mot framtidens pendelbåtar och vara öppen för marina utvecklingsprojekt genom att erbjuda testbäddar för nya lösningar.
71. Stärk och förbättra samarbetet mellan SL och Waxholmsbolaget och svenska och internationella resebyråer för att främja turistbesök i skärgården.
72. Djuplänka och förbättra samordningen mellan SL:s och Waxholmsbolagets appar.
73. De historiska skärgårdsbåtarna ska fortsatt ha betydelsefulla uppdrag och gå i reguljär trafik.
74. Upplåt ytor för "parkeringsplatser" för kajaker/kanoter på strategiska platser.



## Cykeln – framtiden på två hjul, eller tre...

Cykeln är på välkommen frammarsch i Stockholmsregionen och cyklandet ökar stadigt. Det sägs dock att Stockholm saknar en cykelkultur. Möjligen stämmer detta, men så har det inte alltid varit. Stockholm har varit en cykelstad och kan åter bli en. Men en cykelkultur går inte att beordra fram politiskt – beteenden ändras inte i en handvändning. Under många år har staden och regionen byggts för framför allt biltrafik och att cykla har setts mer som något barn gör eller som något som tas fram på söndagarna. Vill vi förändra detta måste vi också förändra vårt sätt att planera och bygga, vilket ställer krav på att vi också vågar prioritera cykel och andra mer yteffektiva transportslag framför bilen. Det går att kratta vägen, och skapa en grogrund för ökad cyklism genom kloka investeringar och rätt prioriteringar.

Den kanske viktigaste åtgärden för att kratta vägen är att återigen få fler barn och unga att cykla till och från skolan och fritidsaktiviteter. Säkra och trygga cykelvägar samt cykelparkeringar ska därför planeras in i ett tidigt skede när exempelvis nya skolor och idrottsplatser byggs och när gamla byggs om eller renoveras. Viktigt att bära med sig är också att det finns flera typer av cyklister – alla är inte fartfantomer i lycra. Det är inte en homogen grupp där alla har samma behov, varför olika satsningar och åtgärder krävs för att Stockholm åter ska bli en cykelstad.

### Cykelinfrastrukturen ska bli bättre och smartare

Cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och långsiktigt hållbar region. Därför är det bra att allt fler kommuner har valt att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik före bil i sina översiktsplaner. Det är en utveckling vi liberaler välkomnar och uppmanar fler att ansluta sig till. Fler kommuner måste också anta cykelplaner. Idag har 2 av 3 kommuner antagit cykelplaner som bygger på den regionala cykelplanen. Vi vill att samtliga kommuner gör detta.

Den regionala cykelplanen har som målsättning att hela det regionala cykelvägnätet ska vara utbyggt till år 2030. Då måste i genomsnitt mer än 5 mil årligen åtgärdas till fullgod standard. De planerade åtgärderna i regionen på fem års sikt omfattar ungefär 10 mil, vilket motsvarar 2 mil om året. Detta är alldeles för lite. Ska målet nås måste de statliga anslagen till cykelinfrastruktur öka.

Många kommuner i regionen satsar mycket på nya och säkrare cykelbanor och -vägar, vilket givetvis är bra och välkommet. Men ibland fallerar den mellankommunala samverkan. Cykelstråken måste därför samordnas för att underlätta för alla cyklister att pendla. Idag kan det vara förenligt med livsfara att passera en kommungräns för cyklister på grund av att cykelvägarna har byggts ut i olika hög grad eller att underhållet inte är samordnat. Det är orimligt. För medborgaren syns inga kommungränser och ska målet i den regionala cykelplanen om 20 procent av arbetsresorna med cykel nås till 2030 måste den mellankommunala samverkan bli bättre.

Varannan bilresa i regionen är under 5 km. Dessa korta resor med bil kan minska ytterligare om cykelvägarna får en högre standard. Cykelbanorna i Stockholmsregionen ska därför hålla samma kvalitet som bilvägarna. De ska vara jämna, utan hål och slarviga lagningar. För att detta ska lyckas måste cykelvägarna prioriteras upp och anslagen inte fungera som budgetregulatorer. Det är troligen en större klimatsats än att ge ut klimatsmarta kommunala kokböcker.

För att öka säkerheten och främja ett ökat cyklande måste cykelbanorna bli bredare och separeras från såväl bilister som fotgängare. Det minskar risken för konflikter mellan trafikanterna och det ökar



säkerheten. Bredare cykelbanor gör det också lättare för cyklister med funktionsnedsättning att ta sig fram, och likaså de allt mer populära lastcyklarna.

Men cykelvägar ska inte bara vara smidiga och trygga, de måste också vara stimulerande för att färdvägsmiljöerna ska verka inbjudande. Cykelvägar bredvid en hårt trafikerad bilväg må vara trygga ur ett säkerhetsperspektiv, men inte särskilt stimulerande sett ur ett miljöperspektiv. Bullerskydd mellan bil- och cykelväg är ett sätt att åtgärda detta. Plantera träd är ett annat. Studier visar nämligen att det finns ett påtagligt teoretiskt stöd för att upplevelsen av grönska kan stimulera till cykling.<sup>3</sup>

För att främja längre och långväga arbetspendling med cykel är det även viktigt att cykelautostrador anläggs. Ju längre ut i regionen vi kommer, desto större vikt läggs vid tidsaspekten. Tar det för lång tid att cykla, med för många svängar och backar, inbjuder det inte som alternativ.

Att elcyklar nu kommer på bred front föranleder oss också att tro att folk i framtiden kommer att pendla längre sträckor än idag. Och det kommer att gå fortare i trafiken. Detta är något vi måste ta hänsyn till när cykelvägnätet byggs ut. Likaså laddmöjligheterna, vars infrastruktur bör byggas ut i takt med att efterfrågan ökar. Det offentliga skulle kunna gå före och installera laddmöjligheter vid exempelvis knutpunkter i kollektivtrafiken, kommunhus, skolor, sjukhus och vårdcentraler.

Allt kan dock inte ske på en gång. Liberalerna vill därför se en regional cykelsatsning där vissa strategiska stråk prioriteras först. Kommuner som prioriterar cykeltrafik ska ges företräde vid investeringar i nya cykelvägar och sträckor där potentialen för arbetspendling är hög ska prioriteras. För att avlasta de inre snitten och kollektivtrafiken är det rimligt att arbetet sker inifrån och ut och i tvärelationer med högt resenärsunderlag, exempelvis Danderyd över Solna-Sundbyberg, Västerort och mot Järfälla.

Antalet låncyklar ska öka i regionen och det ska finnas god tillgång till information om var cyklarna går att finna. Ett gemensamt hyrcykelsystem bör tas fram för hela, eller större delar av, regionen och integreras i olika reseappar och SL:s app. Vid platser där cyklarna kan lånas och lämnas ska det, på flera språk, finnas information om platsen och dess historia och det kan med fördel finnas förslag på "sightseeing-rutter" och hur man tar sig till närlägen sevärdheter med sin cykel.

Precis som Köpenhamn är Stockholm en stad som delas av vatten. För att underlätta för cyklister att ta sig från den ena sidan till den andra har dock Köpenhamn gjort det, konstigt nog, okonventionella valet att bygga en bro avsedd för cyklister – Cykelslangen. Bron, som är 230 meter långa och fyra meter bred, får även användas av gående, men cykeln har företräde. Denna typ av smarta infrastrukturlösningar kan med fördel appliceras i en så pass vattenfylld stad som Stockholm, såväl som i andra kommuner i regionen. Vi har byggt särskilt anpassade broar för tåg och bilar i årtionden – varför inte också bygga broar för cyklar?

Byråkrati och stela regler från gårdagen får inte hindra utvecklingen mot en smartare och mer cykelvänlig region. Högersväng vi rödljus bör därför tillåtas på flera platser i regionen för att främja cyklisternas framkomlighet. Där så är lämpligt bör även cyklister få åka mot enkelriktat för att öka framkomligheten. Gatuskyltar för bilarna får inte stå mitt i en cykelväg, men gör ofta det på grund av

---

<sup>3</sup> Trafikverket (2012)

den traditionella trafikhierarkin, där bilen står högst. Detta är det dags att ändra på. När byggen och vägarbeten planeras ska cyklisternas resväg och framkomlighet prioriteras, inte bara bilarnas. I centrala och viktiga trafikstråk ska cyklisternas framkomlighet prioriteras högre. Vi vill därför att särskilda parkeringsvakter sätts in med uppdrag att punktmarkera överträdelser vid de stora cykellederna.

Givet att vi har ambitioner att öka cyklingen kommer det rimligen att leda till att fler kommer att behöva parkera cykeln. Eftersom marken i regionen är en ändlig resurs, som i framtiden allt fler ska dela och få plats på, måste marken användas mer effektivt. Ett sätt att göra det är att anlägga motoriserade cykelparkeringar under jord. I Japan är detta redan verklighet, och detta kan vår region ta efter. Nackdelen är att politiska partier inte längre kan kampanja genom att erbjuda sadelskydd, men det är en nackdel vi kan leva med.

Cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafikens stationer och hållplatser ska överlag bli fler, bättre och säkrare, och gärna arkitektoniskt utmanande och nytänkande. Det förbättrar förutsättningarna för kombinationsresor och främjar såväl cyklandet som användandet av kollektivtrafiken.

75. Planera för och bygg cykelvägar som främjar barn och ungas cyklande.
76. Verka för att fler kommuner i regionen prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik före bil i sina kommunala översiktsplaner.
77. Verka för att alla kommuner antar cykelplaner som bygger på den regionala cykelplanen.
78. Öka de statliga anslagen till cykelinfrastruktur.
79. Ge underhåll av cykelvägar ökad prioritet.
80. Bredda och separera cykelvägarna från övrig trafik och gör dem mer attraktiva.
81. Anlägg fler cykelautostrador för att främja långväga cykelpendling.
82. Förbered och bygg ut laddmöjligheterna för elcyklar i takt med att efterfrågan ökar.
83. Gör en regional cykelsatsning med fokus på nya cykelvägar och sträckor där potentialen för arbetspendling är som störst.
84. Verka för ett regionalt hyrcykelsystem, integrerat i SL:s reseplanering.
85. Se över möjligheterna att bygga särskilda cykelbroar.
86. Tillåt högersväng vid rödljus för cyklister där så är lämpligt.
87. Tillåt cykling mot enkelriktat vid fler platser för att främja framkomligheten för cyklister.
88. Större prioritet ska läggas på cyklisters framkomlighet vid byggen och vägarbeten.
89. Sätt in särskilda p-vakter med specialuppdrag att punktbevaka större cykelleder för att öka cyklisternas framkomlighet.
90. Anlägg fler cykelparkeringar såväl under som ovan jord vid strategiska platser vid kollektivtrafikens stationer.

### **Bättre förutsättningar för kombinationsresor**

Det bör vara möjligt att ta med cykeln på regionaltågen, antingen genom dedikerade ytor eller att en vagn har ett vikt utrymme för detta. Det ger flexibilitet för pendlaren som annars skulle bli bunden av tidtabeller för anslutande trafik och förstorar också arbetsmarknadsregionen då det gör det möjligt att pendla till arbetsplatser med sämre tillgänglighet. Det är också bra för miljön då detta kan erbjuda ett tidseffektivt alternativ till bil. För att detta ska bli verklighet måste dels vagnarna vara mer anpassade för cyklar, dels måste den tidsperiod som cykel får medtas utvidgas till att även omfatta rusningstid.

Detta är förutsättningar för att göra det till en mer attraktiv form av arbetspendling. Det är verklighet i exempelvis Tyskland redan idag, och bör inte vara en omöjlighet för oss.

Något annat som inte borde vara omöjligt är att förbättra möjligheterna för kombinationsresor mellan buss och cykel. Försök har gjorts i Stockholm tidigare, men med ljummet intresse och bristande kommunikationsinsatser. I Seattle har detta lösts genom att erbjuda möjligheten att hänga cykeln framför bussen. Alternativ finns och de bör prövas även här, men med större entusiasm.

På pendeltåget och de lokalbanor som cykel är tillåtet att tas med, bör tidsramen inom vilken cykeln får tas med utvidgas. Detta ska beaktas när nya vagnar utformas. När de nya tunnelbanevagnarna tas i drift på röda linjen ska det vara tillåtet att ta med cykeln utanför rusningstid. När nya generationers vagnar tas fram ska ytor för cykel vara standard och på sikt ska cykel tillåtas i hela tunnelbanesystemet.

91. Tillåt medtag av cykel på regionalståg och anpassa vagnar vid behov.
92. Förbättra möjligheterna för kombinationsresor mellan buss och cykel.
93. Öka tidsramen inom vilken medtag av cykel är tillåtet på pendeltåg samt tillåt det på alla lokalbanor.
94. Tillåt medtag av cykel på röda linjen utanför rusningstrafik när de nya vagnarna tas i drift, och på sikt i hela tunnelbanesystemet.

## Bilens roll

När bilen slog igenom på bred front i Sverige medförde den en mobilitetsfrihet av sällan skådat slag. Med tiden har dock bilen kommit att betraktas som en miljöbov och något som orsakar trängsel och framkomlighetsproblem för annan trafik. Synen på bilen som miljöbov håller dock på att förändras i takt med att allt fler bilar går på förnyelsebara drivmedel. Men oavsett hur miljövänliga bilarna är eller blir, så kvarstår trängselproblematiken – även en fossilfri bilkö är en kö. Stockholms tillväxt är fantastisk, men när fler människor ska samsas på samma yta krävs åtgärder för att förhindra en trafikinfarkt och för att bättre utnyttja det offentliga rummet.

Att bygga ut kollektivtrafiken och göra den befintliga kollektivtrafiken ännu mer attraktiv är viktiga åtgärder för att minska bilåkandet till förmån för kollektivt resande. Men det är samtidigt viktigt att vi inte stirrar oss blinda på detta som den enda lösningen, för det räcker nämligen inte, det krävs även ekonomiska styrmedel. Liberalerna är därför positiva till att fler och smartare, mer dynamiska, trängselavgifter införs i takt med att regionen växer. Andra styrmedel som bör övervägas är att höja parkeringsavgifterna, se över förmånsreglerna för parkering vid arbetsplatser, ett annat att helt enkelt minska antalet parkeringsplatser.

Det är inte bilen i sig vi vill komma åt, utan de problem den medför i form av utsläpp och att den i en alltmer tätbefolkad landsdel tar upp alltför mycket plats. Liberalerna vill inte förbjuda bilen eller bilåkande. Det handlar om att erbjuda och styra mot andra alternativ och minimera behovet av bilen som transportmedel. Vi värnar om individens rätt att välja, och det gäller även sättet att resa. Men målet måste ändå vara att färre människor ska vara beroende av att äga en egen bil, och att bilisterna i större utsträckning måste bära sina kostnader för trängsel, utsläpp och parkering.

Enligt Trafikverkets prognos för 2030 förväntas biltransportarbetet öka med 25 % gentemot 2010 om inget görs för att minska bilanvändandet. Därför vill Liberalerna göra det lättare att göra rätt redan idag och bidra till utvecklingen av smarta mobilitetslösningar. Att integrera kollektivtrafiken med andra mobilitetslösningar och på sikt skapa plattformar och tjänster som integrerar alla typer av transportsätt är en viktig åtgärd för att minska bilberoendet. Det Vinnova-finansierade projektet Go:smart med mobilitetstjänsten UbiGo, som genomfördes i Göteborg 2014, är ett spännande steg i rätt riktning. Liknande projekt bör prövas i större skala i Stockholmsregionen.

Framväxten av nya mobilitetslösningar som exempelvis Uber kommer inte att lösa alla transportbehov, men det är en del i framväxten av ett nytt sätt att se på mobilitet och ett nytt sätt att möta en ökad efterfrågan. Den ska vi inte kväva. Mobilitet främjas genom en ökad valfrihet och smarta styrmedel – inte förbud.

En annan samhällsförändring som vinner alltmer intresse är utvecklingen mot självstyrande bilar. Som teknik- och framtidsoptimister är det en utveckling vi liberaler välkomnar och inte vill bromsa. Även om tekniken är i sin linda är det viktigt att lagstiftning hänger med och att utvecklingen bejakas för att företag ska våga satsa på tekniken.

Ett annat sätt att göra det lättare att göra rätt redan idag är att anlägga fler infartsparkeringar längre ut i regionen samt vid strategiska knutpunkter, där SL-kortet fungerar som parkeringsbiljett. Det främjar övergången till kollektivtrafiken, minskar biltransportarbetet, trängseln och utsläppen. Här måste ett regionalt grepp anläggas för att inte vissa kommuner ska sitta med svarte Petter. Alla kommuner måste ta sitt ansvar och kan med fördel gå samman för att finansiera gemensamma parkeringar och söka statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtalen.

Liberalerna vill också se fler bilpooler och andra bildelningslösningar. Det ger betydande klimatvinster i form av minskade utsläpp, det minskar trängseln och behovet av parkeringsplatser vilket gör att mark kan användas till andra ändamål. En viktig åtgärd för att främja detta är att prioritera särskilda parkeringsplatser för dem. Särskilt vid knutpunkter i kollektivtrafiken, då bildelningstjänster fungerar bäst där kollektivtrafiken är välutbyggd. För att bilpooler ska ha en framtid behöver de ges en juridisk definition, något de idag saknar. Det gör att kommunerna inte kan avdela gatumark i attraktiva områden. Därtill finns det skäl att se över moms-satsen för bilpooler, som idag ligger på 25 procent jämfört med inrikesflyg och taxi som betalar 6 procent. Med ekonomiska styrmedel kan mer hållbar mobilitet främjas.

För att minska bilens negativa inverkan på klimatet och miljön ska utbyggnaden av laddstationer för elbilar snabbas på och främjas. Det offentliga och privata måste samverka för att underlätta omställningen och bidra till målet om fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Det offentliga kan här gå före för att öka utbudet och därmed efterfrågan på renare drivmedel genom att installera fler laddstationer vid kommunhus, förvaltningar, sjukhus, bytespunkter i kollektivtrafiken och infartsparkeringar. Det ökar dessutom incitamenten för kommuner och landsting att ställa om sina fordonsflottor till eldrift. Utbyggnaden av laddstationer kan med fördel samordnas med elektrifieringen av busstrafiken och utbyggnaden av laddmöjligheter för elcyklar (se ovan).

Tystare bilar, vilket de som inte drivs på fossila bränslen är, gör också att bullernivåerna sänks. Kombinerat med en smart gatuplanering, hastighetsbegränsningar och dubbdäcksförbud gör det att vi

får betydligt fler platser i regionen på vilka bostäder kan byggas, och med tätare bebyggelse minskar behovet av bil.

Liberalerna värnar om redan ingångna avtal och viktiga vägutbyggnader i regionen ska fullföljas. Förbifarten ska byggas klart. Likaså vill vi se en östlig förbindelse för att få komplett ringled. Tvärförbindelse Södertörn som knyter ihop väg 73 med E4 vill vi också se byggd, inte minst för att förbättra tvärförbindelserna och därigenom bättre knyta ihop de regionala kärnorna Kungens kurva/Skärholmen och Flemingsberg med Haninge. När Norviks hamn i Nynäshamn invigs, med ökade godstransporter som följd, kommer Tvärförbindelse Södertörn dessutom leda trafik bort från Södra länken och Essingeleden och till E4/Förbifarten vid transporter norr om Stockholm.

Efter detta ska investeringar i befintligt vägnät för ökad framkomlighet och minskat antal flaskhalsar prioriteras framför nya vägar.

95. Inför fler och dynamiska trängselavgifter i takt med att regionen växer.
96. Testa projekt som Go:smart i större skala i Stockholmsregionen.
97. Anlägg fler infartsparkeringar längre ut i regionen och säkra kommunal samordning.
98. Anlägg och prioritera fler parkeringsplatser för bilpooler i strategiska lägen.
99. Tillse att bilpooler ges en juridisk definition och se över momssatsen.
100. Verka för att det offentliga ska gå före genom att installera fler laddstationer vid offentliga inrättningar och byggnader.
101. Fullfölj viktiga vägutbyggnader i regionen såsom Förbifarten och Tvärförbindelse Södertörn. Österleden ska byggas, för såväl bil- som spårtrafik.
102. Investera i det befintliga vägnätet för att minska antalet flaskhalsar och öka framkomligheten.

## Flyget

Fler internationella direktlinjer sätter vår region på kartan och stärker vår position på den internationella arenan. Det ska vara lätt för människor att ta sig till Stockholmsregionen, och vi ska uppmuntra människor att komma hit. Stockholmsregionen är en konkurrenskraftig region i många hänseenden, och vår ekonomi och tjänstesektor är kunskapsintensiv och konkurrensutsatt. Det kräver att vi har en bra internationell tillgänglighet för att människor lätt kan ta sig till vår region för att arbeta och erbjuda sina tjänster. Därför måste kapaciteten på Arlanda öka.

Arlanda är Skandinaviens snabbast växande flygplats och förra året slog Arlanda nytt passagerarrekor med över 23 miljoner resenärer. Arlanda slog därmed passagerarrekor för femte året i rad. Att öka kapaciteten på Arlanda är nödvändigt för att säkra och stärka regionens tillgänglighet och konkurrenskraft såväl nationellt som internationellt. Den fjärde banan på Arlanda ska därför byggas.

Utvecklingsplanerna för Arlandaområdet är ambitiösa och med den flygplansstad som ska växa fram runt flygplatsen är målsättningen att antalet arbetstillfällen ska öka från dagens 25 000 till 50 000 år 2030. Lägg därtill att Arlanda/Märsta är utpekad som regional stadskärna i RUF5. Sammantaget kommer detta leda till att transporterna till och från Arlanda kommer att öka, inte bara för att resa med flyget utan också för att arbeta och konferera. Det är därför viktigt att regionen gemensamt

strävar efter att öka andelen som tar sig till och från Arlandaområdet med tåg och kollektivtrafik och inte med egen bil. Att dra Roslagsbanan till Arlanda är en åtgärd, men betydligt mer kommer att krävas.

På Arlanda bör ett strategiskt resecentrum inrättas. Där ska det finnas lättillgänglig och bra information om hur resenären går tillväga för att köpa biljetter till tåg- och kollektivtrafiken, vad det är som gäller för taxi, och exempelvis vilka reseappar som kan laddas ner för att göra sin vistelse i Stockholmsregionen bättre och mer informativ.

Att Stockholm har två olika flygplatser med olika fokus är en enorm fördel för hela regionen. Bromma behövs långsiktigt för att bidra till konkurrens och flertalet nödvändiga samhällsfunktioner. Dels för ambulansflyg till Karolinska sjukhuset samt den lättare flygtrafik som idag finns på Bromma, trafik som är beroende av en citynära flygplats.

Arbetet med att minska utsläppen av fossil koldioxid från flygresor är viktigt för att minska Stockholmsregionens klimatavtryck. Att ställa om från fossilt till förnybart flygbränsle är möjligt redan idag. Tekniken finns och tillämpas redan på ett antal platser i världen. Efterfrågan är dock alltså låg och bränslet går idag huvudsakligen till bilar. Statliga Swedavia har som första företag i världen beslutat att samtliga tjänsteflygresor inom bolaget från och med 2016 ska ske med förnybart flygbränsle. Detta är positivt och visar att det är bränslet, inte transportmedlet, som ska bytas ut.

103. Bygg ut Arlanda med en fjärde start- och landningsbana.
104. Verka för att minska biltrafiken till och från Arlanda.
105. Inrätta ett strategiskt resecentrum på Arlanda.
106. Bevara Bromma flygplats även efter att avtalet löper ut 2038.

## Gods- och varustransporter

Hela nio av tio varor kommer till Sverige sjövägen och den största delen av de varor som ska till Stockholmsregionen kommer via hamnar som ligger i Södra Sverige. För att minska belastningen på de redan hårt belastade bil- och järnvägarna är det därför bra att Norviks hamn utanför Nynäshamn blir verklighet. Med naturligt djup och kort insegling har Norviks hamn mycket bra förutsättningar för att möta utvecklingen mot allt större fartyg och att styra om trafiken från land till sjö. Nynäsbanan måste ges bra förutsättningar för att kunna hantera den ökade gods- och persontrafiken från Norvik och Södertörn. Att Norviks hamn blir verklighet är också avgörande för att Frihamnens containerterminal ska kunna flytta. Därmed frigörs mycket mark i centrala Stockholm för bostadsbebyggelse.

Att godstransporterna i regionen fungerar är också viktigt ur ett katastrof- eller riskperspektiv. Stockholmsregionen importerar oerhört mycket varor och skulle en katastrof eller allvarlig händelse inträffa som stryker godstransporterna dröjer det inte länge innan förråden är slut och varuhyllorna gapar tomma. Samma sak gäller regionens bränsleförsörjning.

Stockholmsregionen är alltså beroende av import och införsel av flytande bränslen som olja och bensin. Då Stockholm och Nacka kommun avser att utveckla Loudden respektive Bergs oljehamnar är det av yttersta vikt att alternativ säkras innan dessa två anläggningar läggs ned. Södertälje hamn har uttryckt önskemål om att överta verksamheten, men precis som det noteras i den regionala

utvecklingsplanen, så är frågan komplex och berör många aktörer i regionen. Frågan bör gemensamt utredas och samordnas snarast för att garantera regionens bränsleförsörjning.

För att främja överflyttningen till spårbunden godstrafik måste infrastrukturen rustas upp och byggas ut. Är inte infrastrukturen pålitlig, med kapacitetsbrist och störningar på järnvägen kan det tvinga företag att använda lastbilstransporter. Regionen växer och befolkningen ökar snabbt, med följderna att konkurrensen om utrymmet i infrastrukturen ökar. Godstrafiken och kollektivtrafiken använder i stort sett samma infrastruktur. Åtgärder som främjar godstrafiken kan således få positiva effekter på kollektivtrafiken. På lång sikt finns det därför skäl att överväga en utbyggnad av spårsystemet i regionen som separerar godstransporter från persontransporter. Med en ökad inflyttning och en ambition om mer varustransporter på räls så är det viktigt att vi planerar väl och inte bygger bort denna möjlighet.

Lastbilar kommer fortsatt att stå för många leveranser i och till och från regionen. Dagligen rullar det in över 10 000 lastbilar i Stockholm. I takt med att fler människor bosätter sig här kommer det krävas än mer transporter. Fram till 2020 förväntas godstransporterna öka mer än persontransporterna med bil, om dagens trend håller i sig. I mer centrala lägen måste mer gatuutrymme reserveras för lastzoner. Dubbelparkerade eller väntande lastbilar främjar inte framkomligheten.

För att optimera regionens godstransporter bör därför ett antal strategiska distributionscentraler inrättas. Där kan de lokala transporterna samordnas och varor lastas om för att minska mängden transporter. Det offentliga, som stora upphandlare av varor och tjänster, bör främja detta. Samordnade transporter kan dessutom öka möjligheterna för mindre företag att delta i offentliga upphandlingar. Det öppnar också upp för bättre möjligheter för godstransporter med cykelbud.

Tvärförbindelse Södertörn mellan E4/E20 i väster och Nynäsvägen (väg 73) i öster är en viktig länk i utvecklingen av Stockholmsregionen. Utbyggnaden är en förutsättning för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för såväl gående som cyklister och vägtrafik. När leden är färdigbyggd ersätter den väg 259 som har begränsad framkomlighet och bristande trafiksäkerhet, trots dess status som "väg för tunga transporter". Den knyter ihop de regionala kärnorna Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen och förbättrar såväl pendlingsmöjligheter som logistikflödena. Detta är inte minst viktigt mot bakgrund av utvecklingen av den tillkommande hamnen i Norvik, samt att Jordbro är utpekat distributionscentrum i RUF 2010. För Liberalerna är det viktigt att vägen förses med möjlighet att på ett effektivt sätt köra kollektivtrafik och att angränsande mark reserveras för exempelvis en framtida förlängning av spårväg syd till Haninge C samt att bra cykelvägar anläggs i samband med vägbygget.

107. Samla regionens aktörer för att gemensamt utreda och samordna förutsättningarna för regionens bränsleförsörjning när oljeterminalerna vid Loudden och Nacka läggs ned.
108. Planera för en utbyggnad av spårsystemet i regionen som separerar godstransporter från persontransporter.
109. Investera mer medel i förebyggande åtgärder och underhåll av spårinfrastrukturen.
110. Reservera mer gatuutrymme i centrala lägen för lastzoner.
111. Inrätta ett antal strategiska distributionscentraler i regionen för effektivare omlastning och färre godstransporter.



112. Bygg Tvärförbindelse Södertörn för bättre godsflöden och reservera angränsande mark för utbyggnad av kollektivtrafik och cykelvägar.

## Prioriterade utbyggnader i Stockholmsregionen

Kollektivtrafiken är stadens blodomlopp. För att minska risken för infarkter måste vi ha rätt trafikslag på rätt plats och i rätt tid. Med den snabba befolkningsökning Stockholmsregionen står inför är det mycket som behöver göras, men allt kan inte byggas samtidigt – vi måste prioritera, och kostnader ses över. Vi behöver exempelvis inte dimensionera bygget av ny spårväg för att X2000 ska kunna köra där. Om vi inte gör det blir det givetvis billigare. Genom att i högre grad planlägga och exploatera mark vid befintlig kollektivtrafik kan behoven av nya infrastrukturinvesteringar minskas.

Idag har vi en i mångt och mycket delad region. Mälaren ligger bokstavligen talat som en vattendelare med alltför få möjligheter att enkelt ta sig från norr till söder och från söder till norr. En kritisk punkt i Stockholmstrafiken har därför länge varit förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet. I såväl tunnel- som pendeltågstrafiken kommer detta att förbättras avsevärt när Citybanan och 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.

Detta gäller även Östlig förbindelse, som Liberalerna vill se på plats så snart som möjligt. 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. En stor majoritet av stockholmarna är positiva till Östlig förbindelse.<sup>4</sup> Som tidigare nämnt vill Liberalerna att tvärbanan kopplas ihop med spårväg city i den östliga förbindelsen.

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

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 RUFSS, samt åtgärdande av flaskhalsar som orsakar trängsel och framkomlighetsproblem, inte minst för busstrafiken.

Att åtgärda flaskhalsar är inget politiskt prestigeprojekt, eller något som med pompa och ståt kan invigas med klippning av band. Men, Trafikanalys bedömer att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i regionen uppgår till drygt 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.

---

<sup>4</sup> DN [\(2016\)](#)



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.

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 förvärvsarbete har sin arbetsplats i Stockholmsregionen. För att möta det ökade trafikbehovet, för att 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 dubbelspårutbyggnader 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.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, landstinget, 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.

Skatteutjämningsystemet 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. Skatteutjämnings 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.

113. Nagelfar och åtgärda regionens flaskhalsar.
114. Öka de statliga anslagen till investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur.
115. Bygg ut järnvägen mellan Stockholm och Uppsala till fyra spår.
116. Nej till höghastighetstågen.
117. Regionalisera trängselskatten så att intäkterna tillfaller regionen.
118. Öronmärk intäkterna från trängselskatten till kollektivtrafik.
119. Låt kommunerna ställa ansökningar om kollektivtrafikåtgärder i det kommunala vägnätet direkt till Trafikverket.

## Framtida spårutbyggnader

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 spårutbyggnader på längre sikt, efter 2030. Projekten nedan ska läsas utan inbördes rangordning. Men beroende på finansieringslösningar, bostadsbyggande och befolkningsutveckling kan vissa projekt komma att prioriteras högre än andra.

120. Förlängning av spårväg syd från Flemingsberg till Haninge och från Älvsjö till Skarpnäck.
121. Förlängning av tunnelbanans blå linje till Orminge från Nacka C.
122. Förlängning av tunnelbanans blå linje till Älvsjö från Hagsätra
123. Förlängning av tunnelbanans blå linje till Barkarby från Hjulsta.
124. Förlängning av tunnelbanans gula linje från Arenastaden till Täby/Arninge.
125. Förlängning av tunnelbanans röda linje från Fruängen till Kungens kurva.
126. Markreservation för en utbyggnad av tunnelbana från Skarpnäck till Tyresö C via Älta.

## Källor

DN (2016), "Stockholmarna vill ha en östlig vägförbindelse", publicerad 2016-02-04, tillgänglig på <http://www.dn.se/sthlm/stockholmarna-vill-ha-en-ostlig-vagforbindelse/>

K2 (2016), *Kollektivtrafikens samhällseffekter Översikt av utvärderingsverktyg*, K2 Outreach 2016:9, tillgänglig på [www.k2centrum.se](http://www.k2centrum.se)

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (2015), Stockholmsregionen nr.3, Tema Tunnelbana, tillgänglig på [www.rufs.se](http://www.rufs.se)

Trafikverket (2012), *Om färdvägsmiljöers betydelse för gång, cykling, hälsa och välbefinnande*, tillgänglig på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)