



Folkpartiet

Hållbart resande i Stockholm

- Trafikpolitiskt program för Folkpartiet i
Stockholms stad

Innehållsförteckning

Inledning/Sammanfattning	3
Förslagen i korthet.....	5
Stadsutveckling	14
Kollektivtrafik	15
Kollektivtrafiken behöver byggas ut och stärkas i stadens alla delar.....	15
Stomnätet.....	16
Kollektivtrafik på vatten	20
Tåg	21
Kollektivtrafikens framkomlighet	22
Enkelt, lätt och bekvämt att åka kollektivt	22
Cykeltrafik	25
Gångtrafik	27
Skyltprogram och trafikappar för stockholmarna	28
Godstrafik	28
Biltrafik	29
Finansiering	32
Avslutning	34
<hr/>	
Bilaga A	35
Bilaga B	37

Inledning/Sammanfattning

Stockholm är Sveriges tillväxtmotor. Här finns 19 universitet och högskolor, här finns en fjärdedel av den totala arbetsmarknaden, här skapas en tredjedel av rikets tillväxt och här startas ungefär vart tredje nytt företag. Stockholms dynamiska utveckling ger positiva effekter i hela Sverige och staden växer så att det knakar.

Fler människor än någonsin tidigare söker sig hit och stadens befolkning beräknas öka till närmare en miljon invånare år 2024. Det är en positiv utveckling. Att fler människor söker sig hit är en förutsättning för en fortsatt god ekonomisk tillväxt och ökad välfärd. Att Stockholms invånare blir fler betyder även att fler kan bidra till stadens utveckling. Men ett växande Stockholm är givetvis också en stor utmaning.

Att Stockholms tillväxt fortsätter är något som hela landet vinner på, men då krävs det att stadens förmåga att locka till sig nya företag och människor inte minskar. För att även i framtiden vara en hållbart växande och attraktiv region krävs framförallt två saker: En god bostadsförsörjning och en väl fungerande trafikinfrastruktur. Två samhällsfunktioner som är tätt sammankopplade.

För att klara den kraftiga befolkningsökningen, samtidigt som vi underlättar för miljövänliga transporter, cyklisterna och fotgängarna, behöver vi kraftigt bygga ut och utveckla kollektivtrafiken. Framtidens kollektivtrafik måste kunna attrahera och ta emot fler av både nya och gamla invånare, för att Stockholm ska kunna fortsätta växa, för att vi ska få plats att bo och leva tätare, för att människor ska trivas och för att vi inte ska öka utan tvärtom minska vår belastning på miljön.

Vi menar att man behöver ta ett ordentligt krafttag kring kollektivtrafikens utbyggnad, och våga se bortom den planerade utbyggnad av kollektivtrafiken som man kom överens om i Stockholmsförhandlingen¹. I syfte att få fram mer resurser bör trängselskatten förändras, efter det att finansieringen av förbifarten är fullbordad, till att bli en avgift som tillfaller Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Vi behöver också en ny Stockholmsöverenskommelse. Tillsammans med regeringen och landstinget bör därför staden arbeta fram en finansieringsmodell som möjliggör, och kan tidigarelägga, viktiga kollektivtrafiksatsningar såsom bland annat Spårväg Syd samt utbyggnaden och utvecklingen av tunnelbanan. Även kollektivtrafik på vatten bör effektivare kunna användas som en lösning på framkomlighetsproblemen i Stockholm. Utan denna utbyggnad av trafiksystemet kommer Stockholms, och Sveriges, framtida utveckling att hämmas.

Men trots stora kollektivtrafiksatsningar kan stadens trafiksystem, särskilt gatunätet i innerstaden, inte byggas ut i samma takt som befolkningstillväxten. Det innebär att stadens gator och spår i framtiden kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på ungefär samma yta som i dag. Därför är det en nödvändighet att vi stärker kapaciteten för och attraktiviteten hos de trafikslag som är yt- och transporteffektiva – dvs. kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik. Om staden inte prioriterar de trafikslag som är yt- och

¹ Se Bilaga A för beskrivning av Stockholmsförhandlingen

transporteffektiva kommer det att leda till dålig framkomlighet, låg trafiksäkerhet och försämrad miljö.

Bilen har många fördelar som transportslag, men flera av fördelarna går förlorade i storstadstrafiken. När antalet bilar blir för många stör de inte bara annan trafik utan är framförallt i vägen för varandra. Fyra av fem bilresor inom Stockholms stad är idag kortare än en mil. Det skulle betyda mycket om fler människor valde andra alternativ för kortare sträckor. Det skulle skapa renare luft och färre farliga partiklar, bättre livsmiljö genom minskat buller och möjlighet att röra på sig friare utan bilarnas dominans. Men framförallt skulle det skapa bättre framkomlighet för godstrafiken och kollektivtrafiken, som då kan bli pålitligare, tillgängligare och snabbare.

För att få en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik, med god framkomlighet, krävs det att stomtrafiken ges hög prioritet. Genom att exempelvis ersätta körfält och/eller gatuparkeringar för biltrafiken med kollektivtrafikkörfält ges kollektivtrafiken god framkomlighet samtidigt som kapaciteten minskar för biltrafik.

I en levande stad måste det även fortsättningsvis finnas plats för privatbilismen. Bilen ger individen stor frihet och möjliggör resor som annars kanske inte skulle bli av. Resan till BB mitt i natten underlättas och det blir lättare att storhandla och köpa nya möbler på Ikea. Friheten som bilen ger är för viktig för att vi ska tro att människor helt kommer att välja bort den. Däremot måste vi, som sagt, kunna erbjuda bättre alternativ för hela eller delar av resan i de flesta situationer.

Det är samtidigt viktigt att komma ihåg att förutsättningarna för kapacitetsstarka kollektivtrafiksatsningar samt problem med framkomligheten skiljer sig kraftigt åt beroende på var i Stockholms kommun man befinner sig – samma lösningar är varken möjliga eller önskvärda överallt då problembilderna ser olika ut. Generellt sett finns dock behovet av mer kollektivtrafik överallt, medan framkomlighetsproblemen är allra störst i innerstaden.

Ett effektivt miljövänligt transportsystem med god framkomlighet och tillgänglighet är en förutsättning för Stockholms – och Sveriges – tillväxt. Det centrala målet för Folkpartiet är därför att skapa en trafiksituation i Stockholm som kännetecknas av bättre framkomlighet och miljö. Om Stockholm ska bli den stad i världen där invånarna använder kollektivtrafiken mest finns ingen annan väg. Dagens tilltagande trafikinfarkt måste lösas. För individen är det en fråga om såväl frihet som ekonomi.

Förslagen i korthet

Stadsutveckling

- 1. Stadsutvecklingen och planeringen av kollektivtrafik måste i högre grad samverka.** När nya stadsutvecklingsområden byggs är det av stor vikt att staden tidigt involverar landstingets trafiknämnd, så att ny kollektivtrafik redan kan finnas på plats när människor flyttar in. Och när vi bygger i redan befintliga bostads- och arbetsområden är det av stor vikt att bebyggelsen, i högsta möjliga mån, lokaliseras till lägen med bra kollektivtrafik. Samarbetet mellan staden och landstinget bör därför både stärkas och utvecklas på detta område.
- 2. För att skapa bättre förutsättningar för ett bra kollektivtrafikunderlag bör bostäder och arbetsplatser blandas, vilket ökar möjligheterna för arbetspendling i båda riktningarna.**
- 3. De nya stadsutvecklingsområdena bör utformas på ett transporteffektivt sätt, vilket i korthet innebär att kollektivtrafiken prioriteras framför biltrafiken vid planeringen av bostäder och verksamhetsområden.** Eller mer konkret, genom att uppmuntra till bilpooler², samnyttjande av parkeringsplatser³, kollektivt resande, cykling och gång kan parkeringstalen⁴ hållas låga.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken behöver byggas ut och stärkas i stadens alla delar

- 4. Staden behöver ta ett ordentligt krafttag kring kollektivtrafikens utbyggnad.** I syfte att få fram mer resurser bör trängselskatten förändras, efter det att finansieringen av förbifarten är fullbordad, till att bli en avgift som tillfaller Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Vi behöver också en ny Stockholmsöverenskommelse som möjliggör, och kan tidigarelägga, stora kollektivtrafiksatsningar såsom bland annat Spårväg Syd samt start för planering av utbyggnaden och utvecklingen av tunnelbanan.

² Se Bilaga A för beskrivning av Bilpool

³ Se Bilaga A för beskrivning av Samnyttjande av parkeringsplats

⁴ Se Bilaga A för beskrivning av Parkeringstal

- 5. För att främja ett effektivt och miljövänligt resande är det helt fundamentalt att stockholmarna på ett lättillgängligt sätt kan finna aktuell information om sin resa, med lättbegripliga och mångfacetterade system för information om resvägar, restid och resealternativ (inklusive eventuella tillfälliga störningar) för såväl kollektivtrafik som för andra transportmedel.***

Stomnätet

- 6. Det är positivt att tunnelbanan byggs ut till Nacka. Nu gäller det att projektet kommer igång så fort som möjligt.***
- 7. För att tunnelbanan även i fortsättningen ska vara det kapacitetsstarkaste, pålitligaste och snabbaste kollektiva färdmedlet krävs det att den både utvecklas och byggs ut. Det är hög tid att planeringen för viktiga förlängningar såsom Hagsätra-Älvsjö och Hjulsta-Barkarby, alternativt Akalla-Barkarby, intensifieras samtidigt som planeringen för helt nya linjer ordentligt kommer igång. Ett exempel på en ny linje, vilken skulle ge betydande avlastande effekter på tunnelbanans centrala knutpunkter, är en sträckning från Liljeholmen via förslagsvis Fridhemsplan, Odenplan och det nya Albanoområdet till befintlig tunnelbana vid Universitetet.***
- 8. Efter att bytet av signalsystem på den Röda linjen genomförts bör, så fort som möjligt, fordonsflottan bytas ut så att helautomatisk drift kan införas. Med helautomatisk drift kan transportkapaciteten öka ytterligare, samtidigt som det ger en punktligare och mer driftsäker trafik.***
- 9. Även tunnelbanans Gröna linje bör på sikt få höjd kapacitet genom att helautomatisk drift införs.***
- 10. Den förberedda norra tunnelbaneuppgången vid station Universitetet, som är vänd mot Naturhistoriska museet/Lappkärrsberget, bör öppnas.***
- 11. På sikt bör alla stombusslinjer i innerstaden omvandlas till spårvägslinjer, då moderna spårvagnar har större kapacitet än dagens bussar samtidigt som de är snabbare, tystare och energieffektiva. I ett första steg bör linje 4 omvandlas till spårväg, samt Spårväg City byggas ut mellan Essingeöarna och Ropsten. På så sätt omvandlas nuvarande busslinje 1 till spårväg. Övriga stombusslinjer i innerstaden bör konverteras till BRT⁵-inspirerad trafik som förbereder sträckorna för framtida spårvagnstrafik.***

⁵ Se Bilaga A för beskrivning av BRT (Bus Rapid Transit)

- 12. Den pågående utbyggnaden av tvärbanan norrut bör kompletteras med en sträckning från Solna station till Universitetet och Ropsten, som då blir en knutpunkt för Värtan med Lidingöbanan och Cityspårvägen.**
- 13. Spårväg Syd bör byggas i sin hela längd (Skarpnäck-Skärholmen). Stora ansträngningar bör göras för att tidigarelägga projektet så mycket som möjligt.**
- 14. Tvärbanan till Hammarby Sjöstad bör byggas ihop med Saltsjöbanan. En utredning av projektet bör givetvis ta tunnelbanans utbyggnad till Nacka i beaktande.**
- 15. Staden bör tillsammans med landstinget ta fram en långsiktig strategi kring hur frågor rörande nya fordon, garage och depåer bäst kan lösas, för att redan i ett tidigt skede få med alla delar av den växande kollektivtrafiken.**

Kollektivtrafik på vatten

- 16. Kollektivtrafiken på vatten bör utvecklas. På sikt bör därför ett båtbusnät upprättas på både Saltsjö- och Mälarsidan. Båtbusarna bör i högsta möjliga mån ingå i den ordinarie kollektivtrafiken med samma biljettsystem och priser som nuvarande SL-trafik.**

Tåg

- 17. Regionala snabbtåg bör införas. De regionala snabbtågen ska erbjuda ett snabbt färdstätt mellan de regionala stadskärnorna, för att underlätta arbetspendlingen, eller till andra viktiga knutpunkter, i syftet att göra det enklare och attraktivare att byta till anslutande SL-trafik. Nya tågstationer skulle kunna vara Stockholm väst (Barkaby) och Stockholm nord (Häggvik), som tillsammans med de befintliga stationerna Arlanda, Flemingsberg och Södertälje syd, ger en ökad tillgänglighet till många av regionens arbetsplatser.**

Kollektivtrafikens framkomlighet

- 18. På de sträckor där det behövs bör kollektivtrafiken ges helt egna körfält och prioritet i trafiksignaler. Detta innebär att plats kommer att tas från gatuparkeringar och biltrafik. Det är en nödvändig prioritering för ökad framkomlighet.**
- 19. Staden bör tillsammans med landstingets trafiknämnd utreda om delar av stomsträckorna, där det finns alternativa resvägar för biltrafiken och där det är en nödvändighet för kollektivtrafikens framkomlighet, under högrafiktimmarna ska stängas av för vanlig biltrafik.**

20. Böterna för de fordon som parkerar i kollektivtrafikkörfält bör höjas, och fordonen måste skyndsamt forslas bort för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet.

Enkelt, lätt och bekvämt att åka kollektivt

21. För att uppnå maximal nytta av kollektivtrafiken måste anslutningarna mellan, och till och från, de kollektiva färdmedlen vara så smidiga och tillgängliga som möjligt. Arbetet med att integrera och samordna all trafik bör därför intensifieras, och när ny kollektivtrafik kommer till ska den planeras så att det är lätt att ta sig till och byta mellan de olika trafikslagen.

22. Staden bör tillsammans med landstingets trafiknämnd arbeta strategiskt och systematiskt för att miljöerna runtomkring stationer och terminaler ska upplevas som trygga att vistas vid.

23. Staden bör utöka antalet infartsparkeringar samt utveckla de befintliga. I dessa fall kan bilen eller cykeln fungera som ett komplement till kollektivtrafiken på de sträckor där turtätheten är begränsad. För dem som har löst periodkort på SL ska parkeringsavgiften vara mycket låg. Som ett led i att ändra resmönster och öka kollektivtrafikandelen, kan även försök med att få resa med SL på parkeringsavgiften genomföras.

24. Staden bör utöka antalet utfartsparkeringar. Det är viktigt att de människor som inte behöver sin bil dagligen kan långtidsparkera den på ett säkert och tryggt sätt, i ett kollektivtrafiknära läge, utanför innerstaden. Det skulle frigöra mycket av det begränsade gatuutrymmet i innerstaden och uppmuntra kollektivt resande.

25. Stockholm behöver många fler moderna och trygga cykelparkeringar. I detta arbete bör ett särskilt fokus läggas på att skapa fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen.

26. Möjligheten att ta med sig cykeln på kollektivtrafiken bör öka. Det måste bli enklare att kombinera cykel- och kollektivtrafikresorna och alla nya fordon och tunnelbanevagnar bör därför självklart ha möjlighet till plats för medförda cyklar.

27. Stockholmsregionens kollektivtrafik ska vara helt tillgänglig. Steget från hållplats till bussen, från brygga till båtbusen, från perrong till spårvagnen ska alltid vara utan nivåskillnad. Det ska alltid finnas möjlighet och utrymme att resa med rullstol.

28. Närtrafiklinjerna ska fortsätta att byggas ut och på ett bra sätt kopplas till den övriga kollektivtrafiken. Närtrafiken ger ett flexibelt, tillgängligt och tryggt resande som är särskilt viktigt för äldre och människor med funktionsnedsättning.

Cykeltrafik

29. Cykelplanen⁶ ska genomföras fullt ut. Det innebär att plats kommer att tas från parkeringar och biltrafik på de viktigaste stråken. Det är en nödvändig prioritering. Stockholms stad bör även uppvakta regeringen gällande de förslag i cykelplanen som kräver lagändringar.

30. Den nya cykelplanen bör kompletteras med fler tvärgående cykelvägar, och fler snabba cykelvägar som saknar avbrott bör även byggas mellan innerstaden och ytterstaden för att på ett bättre sätt tillgodose cykelpendlingen.

31. Arbetet med att förbättra och utveckla den existerande infrastrukturen för cyklister ska intensifieras. Ett särskilt fokus bör läggas på att knyta ihop befintliga stråk, avskilja dem från övrig trafik där så är möjligt och att förbättra skyltning och markeringar.

32. Cykelvägarna ska inte fungera som en extra resurs för andra aktiviteter. Böterna för de motorfordon som parkerar på, eller kör i, cykelfälten bör därför höjas och då gatuarbete pågår ska fälten inte förvandlas till maskinupplag och/eller stängas av. Försöket med en mer intensiv vinterväghållning av cykelvägarna bör permanentas om det slår väl ut.

33. Cykelbanornas beläggning ska hålla lika hög kvalitet som bilvägarna. De ska vara jämna och utan hål och slarviga lagningar.

34. Stockholm behöver många fler moderna och trygga cykelparkeringar. I detta arbete bör ett särskilt fokus läggas på att skapa fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen. För att bereda plats för de cyklar som fungerar och är i bruk bör även staden skaffa sig befogenhet över att samla in trasiga cyklar som inte är i bruk, utan enbart upptar plats på cykelparkeringarna.

35. En utbyggnad av lånecykelsystemet bör ske i både innerstad och ytterstad.

⁶ Se Bilaga A för beskrivning av Cykelplanen

Gångtrafik

- 36. De befintliga gångstråken behöver utvecklas och rustas upp ordentligt.** Gångstråken är en mycket viktig del av det offentliga rummet och bidrar till hur staden upplevs att bo, arbeta och vistas i. Stockholm måste därför vara en gångvänlig stad, där vi tar hand om och vårdar detta offentliga vardagsrum.
- 37. Det måste bli lättare att orientera sig i stadsmiljön.** Gångstråken ska vara tydligt utmärkta, betydligt mer tillgängliga och säkrare (exempelvis genom bättre skyltning, belysning, snöröjning och gåendemiljö) än vad fallet är idag. I vissa fall behövs även ett ökat utrymme för gångtrafikanterna, exempelvis genom en breddning av trottoaren, på de sträckor där många går.
- 38. Gångstråken ska vara tillgängliga för alla.** Framkomligheten ska säkras för rullstolsburna, rullatorer, barnvagnar osv. Gällande regelverk och tillstånd ska följas och tillämpas.

Skyltprogram och trafikappar för stockholmarna

- 39. I syfte att göra det lättare att orientera sig i stadsmiljön bör staden ta fram ett skyltprogram.** Programmet bör ta fokus på att göra dagens skyltning av gångstråk och cykelvägar tydligare, mer informationsrik och synligare.
- 40. Staden bör verka för, genom att göra sin trafikdata öppen, att både cykelappar och promenadappar tillskapas.** Apparna skulle, likt SL:s reseplanerare, kunna visa på bästa resväg för cyklister och gångtrafikanter samt även ange längdangivelser och preliminär tidsåtgång.

Godstrafik

- 41. Framkomligheten för nyttotrafiken behöver säkras i ett tätare och växande Stockholm.** Det är nödvändigt för att både behålla företag och locka nya att etablera sig här, men även för att utveckla god handel och service i en attraktiv stad.
- 42. Näringslivets transportbehov är komplexa och staden har idag för lite kunskap om dem.** Stockholm behöver därför ta fram en heltäckande strategi kring hur staden och

näringslivet gemensamt ska arbeta med såväl framkomligheten som att nå stadens miljömål.

43. Problematiken kring nyttotrafiken måste hanteras i redan tidiga skeden av stadsplaneringen, för att exempelvis lösa hur godstransporterna till nya stadsdelar ska gå till och hur nödvändiga omlastningscentraler ska placeras. Det behövs samtidigt lösningar som leder till effektivare transporter. Ett exempel på en sådan lösning skulle kunna vara ökad samlastning av gods.

Biltrafik

44. Det faktiska antalet bilar i innerstaden måste minska. Bilen innebär en stor frihet och privatbilism är nödvändig. Men då måste den också komma fram. Därför är målet att ungefär samma antal bilar som idag ska röra sig på innerstadens gator knappast tillräckligt då vi vill ha mer spår bunden trafik, högre framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik samtidigt som befolkningen ökar. En grundläggande förutsättning för att målet ska nås är en förstärkt och välfungerande kollektivtrafik.

45. Prioritera framkomlighet för kollektivtrafik, cykel och gångtrafikanter. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska. För att nå dit behöver bland annat gatumiljön få fler reserverade körfält för kollektivtrafiken, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för gångtrafikanterna. Detta innebär att plats kommer att tas från gatuparkering och biltrafik. Det är en nödvändig prioritering.

46. Staden bör utöka antalet infartsparkeringar samt utveckla de befintliga. I dessa fall kan bilen eller cykeln fungera som ett komplement till kollektivtrafiken på de sträckor där turtätheten är begränsad. För dem som har löst periodkort på SL ska parkeringsavgiften vara mycket låg. Som ett led i att ändra resmönster och öka kollektivtrafikandelen, kan även försök med att få resa med SL på parkeringsavgiften genomföras.

47. Staden bör utöka antalet utfartsparkeringar. Det är viktigt att de människor som inte behöver sin bil dagligen kan långtidsparkera den på ett säkert och tryggt sätt, i ett kollektivtrafiknära läge, utanför innerstaden. Det skulle frigöra mycket av det begränsade gatuutrymmet i innerstaden och uppmuntra kollektivt resande.

48. För att göra det lättare för bilister och cyklister att hitta in- och utfartsparkeringarna bör staden ta fram ett tydligt skyltprogram.

- 49. För att minska trafik tillväxten i tillräcklig utsträckning krävs det att de ekonomiska styrmedlen såsom trängselskatten utvecklas. Vi måste överväga en mera flexibel trängselskatt med en högre grundavgift, där en betydligt högre taxa tas ut vid trafiktopparna än vid lågtrafik. Trängselavgift bör även kunna tas ut vid fler skärningspunkter (exempelvis genom ett, eller ett flertal, snitt i innerstaden) för att göra de korta bilresor inom innerstaden som inte är nödvändiga mindre attraktiva.**
- 50. I områden där belastningen är särskilt hög bör parkeringsavgifterna för boendeparkering och gatuparkering höjas och tas ut under längre tid, samt även under helger. Avgifterna för gatuparkering och parkeringsgarage bör sättas så att så många bilar som möjligt utnyttjar stadens parkeringsgarage, där många platser idag står tomma. Detta skulle frigöra mycket av gatuutrymmet.**
- 51. En östlig förbindelse behövs. Det skulle innebära att Stockholm får en ringled där biltrafiken lätt kan välja riktning runt staden istället för att åka igenom den. Det skulle betyda mycket för den idag överbelastade Stockholmstrafiken. En östlig förbindelse bör i första hand finansieras genom vägavgifter.**

Finansiering

- 52. Det behövs en ny Stockholmsförhandling om trafiken. Regionens kraftiga utveckling, med en befolkningstillväxt som slår alla prognoser, har redan förändrat verkligheten kraftigt sedan 2007.**
- 53. Trängselskatten bör, efter att finansieringen av förbifarten är fullbordad, förändras till att bli en avgift som tillfaller Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Staden bör uppvakta staten i denna fråga.**
- 54. Möjligheterna till olika former av OPS-lösningar, där det offentliga samarbetar med privata aktörer som bygger och har ansvar för färdigställande, skötsel och funktion av t.ex. en spårvägslinje, bör ses över. Såväl bygg- och fordons- som finansbranschen är viktiga samtalspartners i sådana lösningar.**
- 55. I den mån det krävs tidsmässiga prioriteringar är det viktigt att alla kollektivtrafikslag vägs mot varandra så att den största samhällsnyttan med investeringar i kollektivtrafik uppnås. I detta måste även skillnaden i de olika trafikslagens kapacitetsmässiga begränsningar vägas in.**
- 56. Kollektivtrafiken ska vara prisvärd. Det är viktigt att vi minimerar den påverkan satsningarna på kollektivtrafiken har på prissättningen av SL-korten, genom att**

utnyttja alla möjligheter till kompletterande finansiering. Priset har betydelse för hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs.

Stadsutveckling

Stockholm är en växande storstad. Fler människor än någonsin tidigare söker sig hit och stadens befolkning beräknas öka till närmare en miljon invånare till år 2024. Det är en positiv utveckling. Men ett växande Stockholm är givetvis också en stor utmaning.

För att även i framtiden vara en hållbart växande och attraktiv region krävs framförallt två saker: En god bostadsförsörjning och en väl fungerande trafikinfrastruktur. En god stadsutvecklingsstrategi tar stor hänsyn till relationen mellan dessa samhällsfunktioner, då de är en förutsättning för ett dynamiskt näringsliv, hållbara transporter och en välfungerande arbetsmarknad. Utan ett effektivt infrastrukturensystem så riskerar bostadsbyggandet – och i förlängningen stadens attraktivitet och tillväxt – att minska. Det är därför av stor vikt att framkomligheten i trafiksystemet kan säkras, vilket kräver att vi prioriterar dem som väljer effektiva transportmedel, – dvs. de som åker kollektivt, cyklar eller går.

All stadsutveckling och planering av kollektivtrafik måste vidare samverka i högre grad än idag. Eller med andra ord, utbyggnaden av kollektivtrafiken behöver gå hand i hand med planeringen av nya bostads- och arbetsområden.

När nya stadsutvecklingsområden byggs är det av stor vikt att staden tidigt involverar landstingets trafiknämnd, så att ny kollektivtrafik redan kan finnas på plats när människor flyttar in. Och när vi bygger i redan befintliga bostads- och arbetsområden är det av stor vikt att bebyggelsen, i högsta möjliga mån, lokaliseras till lägen med bra kollektivtrafik. Samarbetet mellan staden och landstinget bör därför både stärkas och utvecklas på detta område. Attraktiva kollektivtrafiklösningar bör alltid inkluderas i planeringen av nya bostadsområden. Anledningen till detta är enkel: Sannolikheten att människor ska använda sig av kollektivtrafik är naturligtvis mycket större om de har nära till den.

Bygger vi dessutom staden tätare skapas ett bättre resandeunderlag för kollektivtrafiken, vilket betyder att exempelvis kollektivtrafikens turtäthet, pålitlighet, snabbhet och tillgänglighet kan stärkas till dessa områden. Kollektivtrafiken kan då ordentligt konkurrera med bilen. För att skapa än bättre förutsättningar för ett bra kollektivtrafikunderlag bör också bostäder och arbetsplatser blandas, vilket ökar möjligheterna för arbetspendling i båda riktningarna.

De nya stadsutvecklingsområdena bör vidare utformas på ett transporteffektivt sätt redan från början, vilket i korthet innebär att kollektivtrafiken prioriteras framför biltrafiken vid planeringen av bostäder och verksamhetsområden. Eller mer konkret, genom att uppmontra till bilpooler⁷, samnyttjande av parkeringsplatser⁸, kollektivt resande, cykling och gång kan parkeringstalen⁹ hållas låga.

Så underlättar vi för människor att byta bilpendlande mot kollektivt resande. Så skapar vi en hållbart växande stad.

⁷ Se Bilaga A för beskrivning av Bilpool

⁸ Se Bilaga A för beskrivning av Samnyttjande av parkeringsplats

⁹ Se Bilaga A för beskrivning av Parkeringstal

- 1. Stadsutvecklingen och planeringen av kollektivtrafik måste i högre grad samverka.** När nya stadsutvecklingsområden byggs är det av stor vikt att staden tidigt involverar landstingets trafiknämnd, så att ny kollektivtrafik redan kan finnas på plats när människor flyttar in. Och när vi bygger i redan befintliga bostads- och arbetsområden är det av stor vikt att bebyggelsen, i högsta möjliga mån, lokaliseras till lägen med bra kollektivtrafik. Samarbetet mellan staden och landstinget bör därför både stärkas och utvecklas på detta område.
- 2. För att skapa bättre förutsättningar för ett bra kollektivtrafikunderlag bör bostäder och arbetsplatser blandas, vilket ökar möjligheterna för arbetspendling i båda riktningarna.**
- 3. De nya stadsutvecklingsområdena bör utformas på ett transporteffektivt sätt, vilket i korthet innebär att kollektivtrafiken prioriteras framför biltrafiken vid planeringen av bostäder och verksamhetsområden.** Eller mer konkret, genom att uppmuntra till bilpooler, parkeringsköp, kollektivt resande, cykling och gång kan parkeringstalen hållas låga.

Kollektivtrafik

Stockholms stad är en del av en starkt växande region, som utgör själva motorn i Sveriges ekonomi. För att regionens positiva utveckling ska kunna fortsätta, vilket inte bara är viktigt för stockholmarna utan för hela landet, krävs en väl fungerande infrastruktur.

För att klara den kraftiga befolkningsökningen, samtidigt som vi underlättar för miljövänliga transporter, cyklister och fotgängare, behöver vi både kraftigt bygga ut och utveckla kollektivtrafiken samtidigt som dess framkomlighet säkras. Framtidens kollektivtrafik måste både kunna attrahera och ta emot fler stockholmare. Det är en förutsättning för att Stockholm ska kunna fortsätta att växa, för att vi ska få plats att bo och leva tätare, för att människor ska trivas och för att vi inte ska öka utan tvärtom minska vår belastning på miljön.

Kollektivtrafiken behöver byggas ut och stärkas i stadens alla delar

Om vi ska lyckas med att bereda plats för alla nya stockholmare och alla nya arbetstillfällen måste vi se Stockholm, och dess kollektivtrafik, i ett brett perspektiv. Att kollektivtrafiken byggs ut i hela kommunen är en förutsättning för att Stockholm ska kunna växa som region. Framförallt är det en förutsättning för att vi ska kunna bygga en multipolär stad där infrastrukturen är anpassad efter att alla varken vill, eller kan, leva i innerstaden.

Förutom att öka kollektivtrafikens framkomlighet behövs även andra satsningar på trafiksystemet för att möta befolkningstillväxten: Citybanan, Norra länken, nya E18 och Tvärbanan till Solna är redan på gång; arbetet med Förbifart Stockholm ska snart påbörjas och flera andra viktiga projekt är i planeringsskedet. Det är gott så, men vi tror inte att det räcker. Vi menar att man behöver ta ett ordentligt krafttag kring kollektivtrafikens utbyggnad, och våga se bortom de planerade förändringar av kollektivtrafiken som man kommit överens om i Stockholmsförhandlingen.

I syfte att få fram mer resurser bör trängselskatten förändras, efter det att finansieringen av förbifarten är fullbordad, till att bli en avgift som tillfaller Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Vi behöver också en ny Stockholmsöverenskommelse. Tillsammans med regeringen och landstinget bör därför staden arbeta fram en finansieringsmodell som möjliggör, och kan tidigarelägga, stora kollektivtrafiksatsningar såsom bland annat Spårväg Syd samt utbyggnaden och utvecklingen av tunnelbanan. Utan denna utbyggnad av trafiksystemet kommer Stockholms, och Sveriges, framtida utveckling att hämmas.

För att främja ett effektivt och miljövänligt resande är det också helt fundamentalt att stockholmarna på ett lättillgängligt sätt kan finna aktuell information om sin resa, med lättbegripliga och mångfacetterade system för information om resvägar, restid och resealternativ (inklusive eventuella tillfälliga störningar) för såväl kollektivtrafik som för andra transportmedel.

- 4. Staden behöver ta ett ordentligt krafttag kring kollektivtrafikens utbyggnad. I syfte att få fram mer resurser bör trängselskatten förändras, efter det att finansieringen av förbifarten är fullbordad, till att bli en avgift som tillfaller Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Vi behöver också en ny Stockholmsöverenskommelse som möjliggör, och kan tidigarelägga, stora kollektivtrafiksatsningar såsom bland annat Spårväg Syd samt start för planering av utbyggnaden och utvecklingen av tunnelbanan.*
- 5. För att främja ett effektivt och miljövänligt resande är det helt fundamentalt att stockholmarna på ett lättillgängligt sätt kan finna aktuell information om sin resa, med lättbegripliga och mångfacetterade system för information om resvägar, restid och resealternativ (inklusive eventuella tillfälliga störningar) för såväl kollektivtrafik som för andra transportmedel.*

Stomnätet

SL:s stomnät är ryggraden i kollektivtrafiken och dess utformning och framkomlighet är en grundläggande faktor för tillgängligheten inom hela Stockholmsregionen. Stomnätet ska utformas så att det blir ett attraktivt alternativ till bilen, i såväl innerstad som ytterstad. För att

lyckas med detta måste stomnätet uppfattas som snabbt, tydligt och pålitligt med hög turtäthet och tillräcklig kapacitet oberoende av trafikslag. På de sträckor där det behövs bör stomtrafiken i ytläge därför alltid ges helt egna körfält och prioritet i trafiksignaler.

Tunnelbana

Tunnelbanenätet är den enskilt viktigaste delen av vårt trafiksystem. Varje dag görs ungefär 1,1 miljoner resor, en siffra som ständigt ökar, och tunnelbanans kapacitetstak kommer för var dag närmare. Trängseln ökar allt mer.

För att tunnelbanan även i fortsättningen ska vara det kapacitetsstarkaste, pålitligaste och snabbaste kollektiva färd sättet krävs det att den både utvecklas och byggs ut. Det är därför glädjande att Stockholm slutligen nu får den utbyggnad av tunnelbanans Blå linje till Nacka som diskuterats under flera decennier. Det är dock mycket viktigt att projektet kommer igång så fort som möjligt. En förlängd Blå linje till Nacka kommer att avlasta både vägtrafiken längs Värmdöleden/Stadsgårdsleden samt tunnelbanans Gröna och Röda linje vid Slussen.

På Blå linjen bör det även undersökas om det finns förutsättningar för att öppna stationen Kymlinge, som ligger mellan Hallonbergen och Kista.

Diskussionen om tunnelbanans utbyggnad får dock inte avslutas i och med detta, utan måste ständigt pågå. Tunnelbanan är inte färdigbyggd. Det är därför hög tid att planeringen för viktiga förlängningar såsom Hagsätra-Älvsjö och Hjulsta-Barkarby, alternativt Akalla-Barkarby, intensifieras samtidigt som planeringen för helt nya linjer ordentligt kommer igång. Ett exempel på en ny linje, vilken skulle ge betydande avlastande effekter på tunnelbanans centrala knutpunkter, är en sträckning från Liljeholmen via förslagsvis Fridhemsplan, Odenplan och det nya Albanoområdet till befintlig tunnelbana vid Universitetet. Framtidens kollektivtrafik behöver mer tunnelbana.

Det är också positivt att den Röda linjen inom de närmsta åren kommer att få ett helt nytt signalsystem, vilket ökar möjligheterna till att antalet avgångar (i timmen i vardera riktningen) kan ökas från 24 till på sikt 36. Detta skulle innebära en betydande kapacitetsökning för den röda linjen.

Det nya signalsystemet, tillsammans med nya fordon, öppnar också upp för att trafik med helautomatisk drift kan införas. Dessa förarlösa tunnelbanetåg får dock inte vara obemannade, utan personal måste finnas tillgänglig både på perronger och i vagnarna. Med helautomatisk drift kan transportkapaciteten öka ytterligare, samtidigt som det ger en punktligare och mer driftsäker trafik. För att kunna köra helautomatisk drift måste dock fordonsflottan bytas ut till nya tunnelbanefordon. En sådan utveckling av den Röda linjen bör ske så fort som möjligt.

På Röda linjen bör även den förberedda norra tunnelbaneuppgången vid station Universitetet, som är vänd mot Naturhistoriska museet/Lappkärrsberget, öppnas.

Även tunnelbanans Gröna linje bör på sikt få höjd kapacitet genom att helautomatisk drift införs. Ökad turtäthet och pålitlighet på Gröna och Röda linjen skulle utan tvekan ha en mycket kraftig inverkan på hela kollektivtrafiksystemet – och skapa en betydligt attraktivare

kollektivtrafik.

6. ***Det är positivt att tunnelbanan byggs ut till Nacka. Nu gäller det att projektet kommer igång så fort som möjligt.***
7. ***För att tunnelbanan även i fortsättningen ska vara det kapacitetsstarkaste, pålitligaste och snabbaste kollektiva färdsmittlet krävs det att den både utvecklas och byggs ut. Det är hög tid att planeringen för viktiga förlängningar såsom Hagsätra-Älvsjö och Hjulsta-Barkarby, alternativt Akalla-Barkarby, intensifieras samtidigt som planeringen för helt nya linjer ordentligt kommer igång. Ett exempel på en ny linje, vilken skulle ge betydande avlastande effekter på tunnelbanans centrala knutpunkter, är en sträckning från Liljeholmen via förslagsvis Fridhemsplan, Odenplan och det nya Albanoområdet till befintlig tunnelbana vid Universitetet.***
8. ***Efter att bytet av signalsystem på den Röda linjen genomförts bör, så fort som möjligt, fordonsflottan bytas ut så att helautomatisk drift kan införas. Med helautomatisk drift kan transportkapaciteten öka ytterligare, samtidigt som det ger en punktligare och mer driftsäker trafik.***
9. ***Även tunnelbanans Gröna linje bör på sikt få höjd kapacitet genom att helautomatisk drift införs.***
10. ***Den förberedda norra tunnelbaneuppgången vid station Universitetet, som är väänd mot Naturhistoriska museet/Lappkärrsberget, bör öppnas.***

Spårvagn, Tvärbana, buss och BRT¹⁰

Stomtrafiken i ytläge ska alltid, där det behövs, ges helt egna körfält och prioritet i trafiksignaler. På sikt bör alla stombusslinjer i innerstaden omvandlas till spårvägslinjer, då moderna spårvagnar har större kapacitet än dagens bussar samtidigt som de är snabbare, tystare och energieffektiva. Att utveckla dagens stomnät i innerstaden, från busstrafik till spårvägstrafik, skulle göra kollektivtrafiken attraktivare.

I ett första steg bör linje 4 omvandlas till spårväg, samt Spårväg City byggas ut mellan Essingeöarna och Ropsten. På så sätt omvandlas nuvarande busslinje 1 till spårväg. Övriga stombusslinjer i innerstaden bör konverteras till BRT-inspirerad trafik som förbereder sträckorna för framtida spårvagnstrafik. Det skulle innebära att alla stomlinjer blir kapacitetsstarkare, attraktivare och pålitligare.

¹⁰ Se Bilaga A för beskrivning av BRT (Bus Rapid Transit)

Tvärbanan är en snabbspårväg som knyter ihop SL:s buss-, tunnelbane- och pendeltågslinjer runt centrala Stockholm. Som tvärförbindelse avlastar spårvägen de centrala delarna av regionen och möjliggör utveckling av stadskärnor utanför den centrala regionkärnan.

De tvärgående förbindelser som spåtrafiken innebär knyter således ihop de regionala stadskärnorna bättre, vilket krävs om vi ska kunna öka kollektivtrafikresandet i stadens ytterområden. För resor i tvärled dominerar idag bilen, då den är betydligt tidseffektivare. För en utveckling mot ökad resurseffektivitet, ett hållbart transportsystem samt attraktiva yttre regionala stadskärnor behövs förbättrad kollektivtrafik till och mellan de stadskärnorna samt mellan de tunga radiella spårsystemen. Här spelar tvärbanorna en viktig roll.

Tvärbanan byggs nu ut norrut, i första steget mot Solna och planerna för en utbyggnad mot Kista och Sollentuna är i full gång. Dessa sträckningar är viktiga för de berörda områdenas ekonomiska och sociala utveckling, inte minst på Järvafältet. En logisk fortsättning skulle vara en nordlig tvärbana från Solna station till Universitetet och Ropsten som då blir en knutpunkt för Värtan med Lidingöbanan och Spårväg City.

I söder är det oerhört viktigt att tillgängligheten till de regionala stadskärnorna förstärks och att de länkas samman med varandra bättre än idag. Den spårburna trafiken på Södertörn är idag eftersatt. För att möjliggöra ett hållbart resande i regionen, avlasta trafiken in mot City samt erbjuda rimliga alternativ till bilen är en utbyggd tvärbana en nödvändighet. Därför bör Spårväg Syd, i sin hela längd (Skarpnäck-Skärholmen), vara en ytterst prioriterad utbyggnad för landstingets trafiknämnd och stora ansträngningar bör göras för att tidigarelägga projektet så mycket som möjligt.

För att förstärka kollektivtrafiken i länets östra delar bör tvärbanan till Hammarby Sjöstad byggas ihop med Saltsjöbanan. Fullt utbyggd skulle man då kunna resa från Saltsjöbaden i öster till Alvik i väster utan att passera City. En utredning av projektet bör givetvis ta tunnelbanans utbyggnad till Nacka i beaktande.

11. På sikt bör alla stombusslinjer i innerstaden omvandlas till spårvägslinjer, då moderna spårvagnar har större kapacitet än dagens bussar samtidigt som de är snabbare, tystare och energieffektivare. I ett första steg bör linje 4 omvandlas till spårväg, samt Spårväg City byggas ut mellan Essingeöarna och Ropsten. På så sätt omvandlas nuvarande busslinje 1 till spårväg. Övriga stombusslinjer i innerstaden bör konverteras till BRT -inspirerad trafik som förebereger sträckorna för framtida spårvagnstrafik.

12. Den pågående utbyggnaden av tvärbanan norrut bör kompletteras med en sträckning från Solna station till Universitetet och Ropsten, som då blir en knutpunkt för Värtan med Lidingöbanan och Cityspårvägen.

13. Spårväg Syd bör byggas i sin hela längd (Skarpnäck-Skärholmen). Stora ansträngningar bör göras för att tidigarelägga projektet så mycket som möjligt.

14. Tvärbanan till Hammarby Sjöstad bör byggas ihop med Saltsjöbanan. En utredning av projektet bör givetvis ta tunnelbanans utbyggnad till Nacka i beaktande.

Depåer och fordon

Alla satsningar på kollektivtrafiken ökar behovet av nya fordon, garage och depåer. Staden bör därför tillsammans med landstinget ta fram en långsiktig strategi kring hur dessa frågor bäst kan lösas, för att redan i ett tidigt skede få med alla delar av den växande kollektivtrafiken.

15. Staden bör tillsammans med landstinget ta fram en långsiktig strategi kring hur frågor rörande nya fordon, garage och depåer bäst kan lösas, för att redan i ett tidigt skede få med alla delar av den växande kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik på vatten

Även kollektivtrafik på vatten bör effektivare kunna användas som en lösning på framkomlighetsproblemen i Stockholm. När Stockholm nu växer planeras många av de nya stadsdelarna i lägen vid vattnet, vilket ger större underlag och bättre förutsättningar än någonsin för reguljär kollektivtrafik på vatten. Vattenvägarna innebär en unik möjlighet att snabbt upprätta attraktiv kollektivtrafik mellan de områden där det är möjligt att skapa en brygga för av- och påstigning. Ett trafikslag som varken skulle ställa krav på stora investeringar eller skulle lida av trängselproblem.

En fungerande kollektivtrafik på vatten handlar främst om moderna, snabba båtbusar på relativt korta avstånd med smidig av- och påstigning och täta tidtabeller – något annorlunda än den traditionella persontrafik till sjöss som Stockholmsregionen har stor erfarenhet av. På sikt bör därför ett båtbusnät upprättas på både Saltsjö- och Mälarsidan. Båtbusarna bör i möjligaste mån ingå i den ordinarie kollektivtrafiken med samma biljettsystem och priser som nuvarande SL-trafik.

16. Kollektivtrafiken på vatten bör utvecklas. På sikt bör därför ett båtbusnät upprättas på både Saltsjö- och Mälarsidan. Båtbusarna bör i högsta möjliga mån ingå i den ordinarie kollektivtrafiken med samma biljettsystem och priser som nuvarande SL-trafik.

Tåg

Att tågtrafiken byggs ut är en förutsättning för att Stockholm ska kunna växa som region. När Citybanan invigs erbjuds helt nya möjligheter för pendling inom regionen. Med egna spår för lokaltågen, genom Stockholms innerstad, kommer 10-minuterstrafik att kunna starta på pendellinjerna. Dessutom tillkommer en helt ny linje på de befintliga spåren.

Med Citybanan i bruk kommer tågtrafiken till och från Stockholm C därför att bli pålitligare, snabbare och kunna gå med högre turtäthet på de sträckor där behov finns. Helt enkelt bli ett attraktivare alternativ för de lite längre resorna.

För att nå långsiktig hållbarhet i regionens tillväxt- och befolkningsutveckling är det viktigt att Mälardalsregionen och Stockholm-Uppsala-området utvecklas till att bli en gemensam arbetsmarknad. En av de viktigaste satsningarna för att nå detta mål är att ytterligare stärka och tillgängliggöra tågtrafiken inom regionen. Med en pålitlig, snabb, turtät och kapacitetsstark regional tågtrafik skulle Stockholm, Västerås, Eskilstuna och Nyköping, på ett bättre sätt kunna ingå i samma arbetsmarknadsregion. Det stora befolkningsunderlaget och möjligheten att knyta ihop regionen till en gemensam arbetsmarknad innebär att regionala snabbtåg i Stockholmsregionen kan förväntas ha god samhällsekonomisk lönsamhet.

Därför bör staden och landstinget verka för att förutsättningarna för att införa ett regionalt snabbtågsnät utreds. De regionala snabbtågen ska erbjuda ett snabbt färdssätt mellan de regionala stadskärnorna, för att underlätta arbetspendlingen, eller till andra viktiga knutpunkter, i syftet att göra det enklare och attraktivare att byta till anslutande SL-trafik.

För att den fulla potentialen ska uppnås krävs dock att snabbtågen ordentligt samordnas med SL-trafiken, för att underlätta reseplanering och byten, och att informations- och biljettsystem är gemensamt.

Införandet av regionala snabbtåg innebär vidare att nya spårsträckningar och tågstationer behöver byggas. Nya tågstationer skulle kunna vara Stockholm väst (Barkaby) och Stockholm nord (Häggvik), som tillsammans med de befintliga stationerna Arlanda, Flemingsberg och Södertälje syd, skulle ge en ökad tillgänglighet till många av regionens arbetsplatser.

Minskade restider är en viktig förutsättning för en utvidgad arbetsmarknadsregion, där fler invånare får tillgång till en större arbetsmarknad. Det är en nyckelfråga för att regionens tillväxt ska kunna fortsätta.

17. Regionala snabbtåg bör införas. De regionala snabbtågen ska erbjuda ett snabbt färdssätt mellan de regionala stadskärnorna, för att underlätta arbetspendlingen, eller till andra viktiga knutpunkter, i syftet att göra det enklare och attraktivare att byta till anslutande SL-trafik. Nya tågstationer skulle kunna vara Stockholm väst (Barkaby) och Stockholm nord (Häggvik), som tillsammans med de befintliga stationerna Arlanda, Flemingsberg och Södertälje syd, ger en ökad tillgänglighet till många av regionens arbetsplatser.

Kollektivtrafikens framkomlighet

För att locka fler resenärer måste kollektivtrafik, cykel och gång vara attraktiva, tillgängliga, snabba och pålitliga färdmedel. Detta kräver att färdmedlen prioriteras på de sträckor där det behövs, och på vissa stråk bör därför kollektivtrafiken ges helt egna körfält och prioritet i trafiksignaler. Detta innebär att plats kommer att tas från gatuparkeringar och biltrafik.

SL:s stomnät är ryggraden i kollektivtrafiken och dess utformning och framkomlighet är en grundläggande faktor för tillgängligheten inom hela Stockholmsregionen. För att säkerställa att en god framkomlighet kan uppnås bör det även utredas om delar av stomsträckorna, där det finns alternativa resvägar för biltrafiken och där det är en nödvändighet för kollektivtrafikens framkomlighet, under högtrafiktimmarna ska stängas av för vanlig biltrafik.

Böterna för de bilar som parkerar i kollektivtrafikkörfält bör höjas, och fordonen måste skyndsamt forslas bort för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet.

Om staden inte prioriterar de trafikslag som är yt- och transporteffektiva kommer det att leda till dålig framkomlighet, låg trafiksäkerhet och försämrad miljö. En attraktiv och effektiv kollektivtrafik däremot bidrar till den tillgänglighet och valfrihet som behövs för en fungerande arbetsmarknad och en bra livskvalitet.

18. På de sträckor där det behövs bör kollektivtrafiken ges helt egna körfält och prioritet i trafiksignaler. Detta innebär att plats kommer att tas från gatuparkeringar och biltrafik. Det är en nödvändig prioritering för ökad framkomlighet.

19. Staden bör tillsammans med landstingets trafiknämnd utreda om delar av stomsträckorna, där det finns alternativa resvägar för biltrafiken och där det är en nödvändighet för kollektivtrafikens framkomlighet, under högtrafiktimmarna ska stängas av för vanlig biltrafik.

20. Böterna för de fordon som parkerar i kollektivtrafikkörfält bör höjas, och fordonen måste skyndsamt forslas bort för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet.

Enkelt, lätt och bekvämt att åka kollektivt

För att uppnå maximal nytta av kollektivtrafiken måste anslutningarna mellan, och till och från, de kollektiva färdmedlen vara så smidiga och tillgängliga som möjligt. Stockholmarnas möjligheter att byta färdmedel och att ta sig till och från hållplatser och stationer måste därför stärkas.

Stadens och landstingets arbete med att integrera och samordna all trafik bör därför intensifieras, och när ny kollektivtrafik kommer till ska den planeras så att det är lätt att byta mellan de olika trafikslagen. Det är även viktigt att perronger, hållplatser och bryggor utformas så att de blir attraktiva och tillgängliga för alla resenärer.

Staden bör tillsammans med landstingets trafiknämnd också arbeta strategiskt och systematiskt för att miljöerna runtomkring stationer och terminaler ska upplevas som trygga att vistas vid.

En annan viktig fråga är att antalet infartsparkeringar, både för cyklar och motorfordon, utökas. I dessa fall kan bilen eller cykeln fungera som ett komplement till kollektivtrafiken på de sträckor där turtätheten är begränsad. Parkeringarna ska vara trygga och tillgängliga och placeras vid attraktiva kollektivtrafikknutpunkter. Att veta att det finns en bra, trivsamt ordnad och bekväm cykelparkering där man kan lita på att cykeln står kvar när man återkommer efter sin resa med tunnelbana, buss, spårvagn eller tåg kan vara avgörande för om man väljer kollektivtrafik i stället för att ta bilen.

För att möjliggöra fler infartsparkeringar för både bilar och cyklar bör de statliga bidrag som idag går till landstingets trafiknämnd för att bygga parkeringshus både utökas och utvecklas, till att även innefatta cykelparkeringar.

För dem som har löst periodkort på SL ska parkeringsavgiften vara mycket låg. Som ett led i att ändra resmönster och öka kollektivtrafikandelen, kan även försök med att få resa med SL på parkeringsavgiften genomföras. Det är också viktigt med bra belysning, skyltning och att gångvägarna är korta till det färdmedel man ska byta till.

På samma sätt som det finns ett behov av fler infartsparkeringar behövs också fler utfartsparkeringar. Det är viktigt att de människor som inte behöver sin bil dagligen kan långtidsparkera den på ett säkert och tryggt sätt, i ett kollektivtrafiknära läge, utanför innerstaden. På detta sätt blir kollektivtrafiken det naturliga valet och bilen används enbart på de resor som är nödvändiga.

Förutom fler utfarts- och infartsparkeringar behövs det även fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen. Med fler trygga och tillgängliga cykelparkeringar kommer det att bli lättare för människor att planera sin resa med både cykel och kollektivtrafik, och enkelt kunna kombinera två miljövänliga sätt att resa.

Dessutom bör möjligheten att ta med sig cykeln på kollektivtrafiken öka. Det måste bli enklare att kombinera cykel- och kollektivtrafikresorna och alla nya fordon och tunnelbanevagnar bör därför självklart ha möjlighet till plats för medförda cyklar.

Stockholmsregionens kollektivtrafik ska också vara helt tillgänglig. När vi bygger ny kollektivtrafik ska vi göra det på rätt sätt från början. Steget från hållplats till bussen, från brygga till båtbusen, från perrong till spårvagnen ska alltid vara utan nivåskillnad. Det ska alltid finnas möjlighet och utrymme att resa med rullstol.

Närtrafiklinjerna som blivit ett 20-tal fler den gångna mandatperioden ska fortsätta att byggas ut och på ett bra sätt kopplas till den övriga kollektivtrafiken. Närtrafiken ger ett flexibelt, tillgängligt och tryggt resande som är särskilt viktigt för människor med funktionsnedsättning. Men även för äldre som på ett enklare sätt kan ta sig mellan boende, centrum, vårdcentral, butik osv.

Det är även av stor vikt att alla resenärer får korrekt, tydlig, snabb och enkel information om såväl resmöjligheter som eventuella störningar. Det måste vara enkelt att resa kollektivt.

- 21. För att uppnå maximal nytta av kollektivtrafiken måste anslutningarna mellan, och till och från, de kollektiva färdmedlen vara så smidiga och tillgängliga som möjligt. Arbetet med att integrera och samordna all trafik bör därför intensifieras, och när ny kollektivtrafik kommer till ska den planeras så att det är lätt att ta sig till och byta mellan de olika trafikslagen.**
- 22. Staden bör tillsammans med landstingets trafiknämnd arbeta strategiskt och systematiskt för att miljöerna runtomkring stationer och terminaler ska upplevas som trygga att vistas vid.**
- 23. Staden bör utöka antalet infartsparkeringar samt utveckla de befintliga. I dessa fall kan bilen eller cykeln fungera som ett komplement till kollektivtrafiken på de sträckor där turtätheten är begränsad. För dem som har löst periodkort på SL ska parkeringsavgiften vara mycket låg. Som ett led i att ändra resmönster och öka kollektivtrafikandelen, kan även försök med att få resa med SL på parkeringsavgiften genomföras.**
- 24. Staden bör utöka antalet utfartsparkeringar. Det är viktigt att de människor som inte behöver sin bil dagligen kan långtidsparkera den på ett säkert och tryggt sätt, i ett kollektivtrafiknära läge, utanför innerstaden. Det skulle frigöra mycket av det begränsade gatuutrymmet i innerstaden och uppmuntra kollektivt resande.**
- 25. Stockholm behöver många fler moderna och trygga cykelparkeringar. I detta arbete bör ett särskilt fokus läggas på att skapa fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen.**
- 26. Möjligheten att ta med sig cykeln på kollektivtrafiken bör öka. Det måste bli enklare att kombinera cykel- och kollektivtrafikresorna och alla nya fordon och tunnelbanevagnar bör därför självklart ha möjlighet till plats för medförda cyklar.**
- 27. Stockholmsregionens kollektivtrafik ska vara helt tillgänglig. Steget från hållplats till bussen, från brygga till båtbusen, från perrong till spårvagnen ska alltid vara utan nivåskillnad. Det ska alltid finnas möjlighet och utrymme att resa med rullstol.**

28. Närtrafiklinjerna ska fortsätta att byggas ut och på ett bra sätt kopplas till den övriga kollektivtrafiken. Närtrafiken ger ett flexibelt, tillgängligt och tryggt resande som är särskilt viktigt för äldre och människor med funktionsnedsättning.

Cykeltrafik

Säkra och tillgängliga cykelleder höjer väg- och gatusystemets kapacitet. Cykeln har en stor potential att avlasta andra färdmedel, men utan bra infrastruktur kommer denna avlastning inte bli så stor som den kan bli. Cykellederna behöver därför bli fler och säkrare, de behöver få reserverade utrymmen och de behöver knytas ihop bättre. Därtill behöver vi fler och säkrare cykelparkeringar. Det är därför oerhört viktigt att den cykelplan¹¹ som staden nyligen presenterat genomförs fullt ut.

Den nya cykelplanen bör dock kompletteras med fler tvärgående cykelvägar, och fler snabba cykelvägar som saknar avbrott bör även byggas mellan innerstaden och ytterstaden för att på ett bättre sätt tillgodose cykelpendlingen. Samtidigt måste staden kontinuerligt arbeta med att förbättra och utveckla den befintliga infrastrukturen för cyklister.

Idag är det många gånger svårt att veta var det har planerats för att cykla. En stor del av cykelnätet, även i innerstaden, är osammanhängande och svårt att följa. Så får det inte vara. På de viktigaste pendlingsstråken bör parkeringsplatser tas bort eller flyttas, och körfälten för biltrafiken begränsas eller tas i anspråk.

Att ta cykeln ska aldrig vara krångligt eller otryggt. Cykelvägarna bör där så är möjligt avskiljas från övrig trafik och dras på det sätt som människor rör sig naturligt. De bör vara tydligt skyltade och markerade, så det både är lätt att hitta och se vart de går.

Cykelvägarna ska inte fungera som en extra resurs för andra aktiviteter. Böterna för de motorfordon som parkerar på, eller kör i, cykelfälten bör därför höjas och då gatuarbete pågår ska fälten inte förvandlas till maskinupplag och/eller stängas av. Under vintern måste cykelvägarna snöröjas och det måste vara möjligt för driftsmaskiner att ta sig fram utan att hindras av grindar eller betongklumpar. Cykelbanorna ska inte heller användas som yta för att dumpa snö från bilvägarna. Det är också av stor vikt att cykelbanornas beläggning håller lika hög kvalitet som bilvägarna. De ska vara jämna och utan hål och slarviga lagningar.

Stockholm behöver även fler moderna och trygga cykelparkeringar. I detta arbete bör ett särskilt fokus läggas på att skapa fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen. Det skulle göra det betydligt lättare för människor att planera sin resa med både cykel och kollektivtrafik. För att bereda plats för de cyklar som fungerar och är i bruk bör även staden skaffa sig befogenhet över att samla in trasiga cyklar som inte är i bruk, utan enbart upptar plats på cykelparkeringarna.

¹¹ Se Bilaga A för beskrivning av Cykelplanen

Dessutom bör dagens låncykelsystem byggas ut i innerstaden och även utvecklas till ytterstaden, med fler platser för låncykelstationer. Med fler cykelparkeringar och ett utbyggt låncykelsystem blir det både enklare och tryggare att vara cyklist i Stockholm.

Trafikljus med nedräkning både för cyklister och gångtrafikanter har visat sig ha positiva effekter i andra städer och skulle kunna prövas i Stockholm. Det skulle ge både cyklister och gångtrafikanter en tydligare bild av trafiksituationen. ”Gröna vågen” för cyklister används vid trafikljusen vid Götgatsbacken och borde kunna användas i hela innerstaden.

Vi vill skapa möjligheten till en cykelkultur som lämnar utrymme för både cykelbud och pendlare, men också för oerfarna cyklister. Det ska vara enkelt att ta cykeln första gången och uppmuntrande att fortsätta använda den. Cykeln ska vara ett transportmedel som en stor grupp människor kan använda. Det ska vara naturligt och enkelt att använda cykeln i Stockholm.

29. Cykelplanen ska genomföras fullt ut. Det innebär att plats kommer att tas från parkeringar och biltrafik på de viktigaste stråken. Det är en nödvändig prioritering. Stockholms stad bör även uppvakta regeringen gällande de förslag i cykelplanen som kräver lagändringar.

30. Den nya cykelplanen bör kompletteras med fler tvärgående cykelvägar, och fler snabba cykelvägar som saknar avbrott bör även byggas mellan innerstaden och ytterstaden för att på ett bättre sätt tillgodose cykelpendlingen.

31. Arbetet med att förbättra och utveckla den existerande infrastrukturen för cyklister ska intensifieras. Ett särskilt fokus bör läggas på att knyta ihop befintliga stråk, avskilja dem från övrig trafik där så är möjligt och att förbättra skyltning och markeringar.

32. Cykelvägarna ska inte fungera som en extra resurs för andra aktiviteter. Böterna för de motorfordon som parkerar på, eller kör i, cykelfälten bör därför höjas och då gatuarbete pågår ska fälten inte förvandlas till maskinupplag och/eller stängas av. Försöket med en mer intensiv vinterväghållning av cykelvägarna bör permanentas om det slår väl ut.

33. Cykelbanornas beläggning ska hålla lika hög kvalitet som bilvägarna. De ska vara jämna och utan hål och slarviga lagningar.

34. Stockholm behöver många fler moderna och trygga cykelparkeringar. I detta arbete bör ett särskilt fokus läggas på att skapa fler cykelparkeringar i kollektivtrafikhärlägen. För att bereda plats för de cyklar som fungerar och är i bruk bör även staden skaffa sig befogenhet över att samla in trasiga cyklar som inte är i bruk, utan enbart upptar plats på cykelparkeringarna.

35. En utbyggnad av lånecykelsystemet bör ske i både innerstad och ytterstad.

Gångtrafik

Stockholms befintliga gångstråk behöver utvecklas och rustas upp ordentligt. För om vi ska lyckas med att uppmuntra fler människor till att gå måste vi förstå att stadens vägar och gator är mer än en maskin för att transportera individer och gods. De är en mycket viktig del av det offentliga rummet och bidrar till hur staden upplevs att bo, arbeta och vistas i. Stockholm måste därför vara en gångvänlig stad, där vi tar hand om och vårdar detta offentliga vardagsrum.

En attraktiv och tilltalande gatumiljö främjar gång som transportsätt. Det ska därför vara lätt att orientera sig i stadsmiljön, gångstråken ska vara tydligt utmärkta, betydligt mer tillgängliga och säkrare än vad de är idag. Skyltning, belysning, snöröjning och gåendemiljö måste förbättras. I vissa fall behövs även ett ökat utrymme för gångtrafikanterna, exempelvis genom en breddning av trottoaren, på de sträckor där många går.

Gångstråken bör även på ett bättre sätt knytas ihop med varandra, och det ska vara lätt och tryggt att passera de barriärer som exempelvis vägar och skogspartier kan utgöra. Dessutom bör gångstråkens koppling till kollektivtrafiken stärkas, så att det är lätt att kombinera gång med kollektiva färdmedel. Framkomligheten för rullstolsburna, rullatorer, barnvagnar osv. måste också säkras. Gällande regelverk och tillstånd ska följas och tillämpas.

36. De befintliga gångstråken behöver utvecklas och rustas upp ordentligt. Gångstråken är en mycket viktig del av det offentliga rummet och bidrar till hur staden upplevs att bo, arbeta och vistas i. Stockholm måste därför vara en gångvänlig stad, där vi tar hand om och vårdar detta offentliga vardagsrum.

37. Det måste bli lättare att orientera sig i stadsmiljön. Gångstråken ska vara tydligt utmärkta, betydligt mer tillgängliga och säkrare (exempelvis genom bättre skyltning, belysning, snöröjning och gåendemiljö) än vad fallet är idag. I vissa fall behövs även ett ökat utrymme för gångtrafikanterna, exempelvis genom en breddning av trottoaren, på de sträckor där många går.

38. Gångstråken ska vara tillgängliga för alla. Framkomligheten ska säkras för rullstolsburna, rullatorer, barnvagnar osv. Gällande regelverk och tillstånd ska följas och tillämpas.

Skyltprogram och trafikappar för stockholmarna

I syfte att göra det lättare att orientera sig i stadsmiljön bör staden ta fram ett skyltprogram. Programmet bör ta fokus på att göra dagens skyltning av gångstråk och cykelvägar tydligare, mer informationsrik och synligare. Exempelvis skulle på lämpliga ställen digitala tavlor med uppdaterad trafikinformation och hänvisningar till närmaste kollektivtrafikanslutning och/eller cykelparkering kunna testas. Skyltarna bör vidare vara på både svenska och engelska, med tydliga rikttnings- och längdangivelser.

Staden bör även verka för, genom att göra sin trafikdata öppen, att både cykelappar och promenadappar tillskapas. Apparna skulle, likt SL:s reseplanerare, kunna visa på bästa resväg för cyklister och gångtrafikanter samt även ange längdangivelser och preliminär tidsåtgång. De bör även innehålla trafikinformation om såväl kollektivtrafiken som avstängda gator, samt tipsa om anslutningsmöjligheter till kollektivtrafiken, närmaste låncykelställ och cykelparkering.

39. I syfte att göra det lättare att orientera sig i stadsmiljön bör staden ta fram ett skyltprogram. Programmet bör ta fokus på att göra dagens skyltning av gångstråk och cykelvägar tydligare, mer informationsrik och synligare.

40. Staden bör verka för, genom att göra sin trafikdata öppen, att både cykelappar och promenadappar tillskapas. Apparna skulle, likt SL:s reseplanerare, kunna visa på bästa resväg för cyklister och gångtrafikanter samt även ange längdangivelser och preliminär tidsåtgång.

Godstrafik

Ett fungerande näringsliv är en förutsättning för en god ekonomisk tillväxt och ökad välfärd. Ett fungerande väg- och gatunät för nyttotrafiken är vidare nödvändigt för att näringslivet ska fungera. Att godstrafikens framkomlighet säkras är således en mycket viktig framtidsfråga för Stockholm. Stadens förmåga att locka till sig nya, och behålla befintliga, företag riskerar annars att minska.

Precis som för all rörlig trafik skulle godstransporterna gynnas av att fler personresor sker med de trafikslag som är yt- och transporteffektiva – dvs. kollektivtrafiken samt cykel- och gångtrafik. Om staden prioriterar dessa trafikslag kommer det att leda till bättre framkomlighet för nyttotrafiken som då blir snabbare och pålitligare, vilket därigenom skulle effektivisera hela näringslivets transporter. Det skulle vara mycket positivt.

Näringslivets transportbehov är dock komplexa och staden har idag för lite kunskap om dem. Stockholm behöver därför ta fram en heltäckande strategi kring hur staden och näringslivet gemensamt ska arbeta med såväl framkomligheten som att nå stadens miljömål. Framtagande

av en sådan strategi kräver en nära samverkan mellan bland andra staden, trafikverket, landstinget och näringslivet.

Problematiken kring nyttotrafiken måste vidare hanteras i redan tidiga skeden av stadsplaneringen, för att exempelvis lösa hur godstransporterna till nya stadsdelar ska gå till och hur nödvändiga omlastningscentraler ska placeras. Det behövs samtidigt lösningar som leder till effektivare transporter. Ett exempel på en sådan lösning skulle kunna vara en ökad samlastning av gods.

- 41. Framkomligheten för nyttotrafiken behöver säkras i ett tätare och växande Stockholm.** *Det är nödvändigt för att både behålla företag och locka nya att etablera sig här, men även för att utveckla god handel och service i en attraktiv stad.*
- 42. Näringslivets transportbehov är komplexa och staden har idag för lite kunskap om dem.** *Stockholm behöver därför ta fram en heltäckande strategi kring hur staden och näringslivet gemensamt ska arbeta med såväl framkomligheten som att nå stadens miljömål.*
- 43. Problematiken kring nyttotrafiken måste hanteras i redan tidiga skeden av stadsplaneringen, för att exempelvis lösa hur godstransporterna till nya stadsdelar ska gå till och hur nödvändiga omlastningscentraler ska placeras.** *Det behövs samtidigt lösningar som leder till effektivare transporter. Ett exempel på en sådan lösning skulle kunna vara ökad samlastning av gods.*

Biltrafik

Bilen har många fördelar som transportslag, men flera av fördelarna går förlorade i storstadstrafiken. När antalet bilar blir för många stör de inte bara annan trafik utan är framförallt i vägen för varandra. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste därför den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska. För att nå dit behöver bland annat gatumiljön få fler reserverade körfält för kollektivtrafiken, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för gångtrafikanterna. Detta innebär att plats kommer att tas från parkeringar och biltrafik.

För att boende ska kunna disponera bil krävs dock att planerade parkeringshus byggs och det bör även undersökas om möjligheterna finns till att upprätta snedparkering på de gator där utrymmet inte behövs för kollektivtrafik, gående och cyklister.

För att göra det lättare för stockholmarna att välja andra alternativ än bilen, för exempelvis resan till arbetet, bör staden utöka antalet infartsparkeringar samt utveckla de befintliga. I dessa fall kan bilen eller cykeln fungera som ett komplement till kollektivtrafiken på de sträckor där turtätheten är begränsad. För dem som har löst periodkort på SL ska

parkeringsavgiften vara mycket låg. Som ett led i att ändra resmönster och öka kollektivtrafikandelen, kan även försök med att få resa med SL på parkeringsavgiften genomföras. Parkeringarna ska vara trygga och tillgängliga och placeras vid attraktiva kollektivtrafikknutpunkter. Det är också viktigt med bra belysning, skyltning och att gångvägarna är korta till det färdmedel man ska byta till.

På samma sätt som det finns ett behov av fler infartsparkeringar behövs också fler utfartsparkeringar. Det är viktigt att de människor som inte behöver sin bil dagligen kan långtidsparkera den på ett säkert och tryggt sätt, i ett kollektivtrafiknära läge, utanför innerstaden. På detta sätt blir kollektivtrafiken det naturliga valet och bilen används enbart på de resor som är nödvändiga. Det skulle frigöra mycket av det begränsade gatutrymmet i innerstaden. Samtidigt är det viktigt att det sker på ett organiserat och attraktivt sätt, så att inte ytterstadens gator blir belamrade av bilar som står längre perioder.

För att göra det lättare för bilister och cyklister att hitta in- och utfartsparkeringarna bör staden också ta fram ett tydligt skyltprogram för dessa parkeringar.

Att minska andelen förflyttningar som görs med bil är en god ambition vad det gäller ytterstaden, utanför tullarna, men för innerstaden måste vi överväga att gå ett steg längre. Om vi på allvar ska kunna säkra framkomligheten i innerstaden kan man anta att det faktiska antalet bilar måste minska. Målet att ungefär samma antal bilar som idag ska röra sig på innerstadens gator är knappast tillräckligt då vi vill ha mer spårbunden trafik, högre framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik samtidigt som befolkningen ökar. Om andelen bilresor minskar samtidigt som antalet bilresor i absoluta tal ökar kan man anta att trafikinfarkten kommer att bli ett faktum.

Det är helt enkelt svårt att se vart alla dessa bilar ska ta vägen, utan ökad trängsel, när gatuparkeringar tas bort samtidigt som fler kollektivtrafikkörfält och cykelleder tillskapas. Därför tror vi att även en minskning av det faktiska antalet bilar krävs för att framkomligheten i innerstaden ska säkras framöver. En grundläggande förutsättning för att målet ska nås är naturligtvis en förstärkt och välfungerande kollektivtrafik.

För att minska trafiktillväxten i tillräcklig utsträckning krävs det även att de ekonomiska styrmedlen såsom trängselskatter och parkeringsavgifter utvecklas. Vi tror således att det krävs ytterligare åtgärder för att styra bort mer av genomfartstrafiken.

Trängselskatten syftar till att göra vägtrafiken mer effektiv med minskad miljöbelastning i de perioder då efterfrågan är som högst. I högtrafiken kan små störningar ha en stor effekt för alla resenärer. En modern, växande storstad som Stockholm behöver trängselskatten för att öka framkomligheten, minska miljöbelastningen och för att finansiera infrastrukturutbyggnader.

Vi måste överväga en mer flexibel trängselskatt med en högre grundavgift, där en betydligt högre taxa tas ut vid trafiktopparna än vid lågtrafik. Trängselavgift bör även kunna tas ut vid fler skärningspunkter (exempelvis genom ett, eller ett flertal, snitt i innerstaden) för att göra de korta bilresor inom innerstaden som inte är nödvändiga mindre attraktiva.

I områden där belastningen är särskilt hög bör även parkeringsavgifterna för boendeparkering och gatuparkering höjas och tas ut under längre tid, samt även under helger. Avgifterna för gatuparkering och parkeringsgarage bör sättas så att så många bilar som möjligt utnyttjar stadens parkeringsgarage, där många platser idag står tomma¹². Detta skulle frigöra mycket av gatuutrymmet.

En annan mycket viktig satsning är att den sedan länge planerade och diskuterade ringleden runt staden fullbordas. Byggandet av en östlig förbindelse, som kopplas ihop med Norra och Södra länken, skulle innebära att Stockholm får en led där biltrafiken lätt kan välja riktning runt staden istället för att åka igenom den – kanske i värsta fall genom riksintresset Gamla stan. Det skulle betyda mycket för den idag överbelastade Stockholmstrafiken. En östlig förbindelse bör i första hand finansieras genom vägavgifter.

44. Det faktiska antalet bilar i innerstaden måste minska. Bilen innebär en stor frihet och privatbilism är nödvändig. Men då måste den också komma fram. Därför är målet att ungefär samma antal bilar som idag ska röra sig på innerstadens gator knappast tillräckligt då vi vill ha mer spårbunden trafik, högre framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik samtidigt som befolkningen ökar. En grundläggande förutsättning för att målet ska nås är en förstärkt och välfungerande kollektivtrafik.

45. Prioritera framkomlighet för kollektivtrafik, cykel och gångtrafikanter. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska. För att nå dit behöver bland annat gatumiljön få fler reserverade körfält för kollektivtrafiken, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för gångtrafikanterna. Detta innebär att plats kommer att tas från gatuparkering och biltrafik. Det är en nödvändig prioritering.

46. Staden bör utöka antalet infartsparkeringar samt utveckla de befintliga. I dessa fall kan bilen eller cykeln fungera som ett komplement till kollektivtrafiken på de sträckor där turtätheten är begränsad. För dem som har löst periodkort på SL ska parkeringsavgiften vara mycket låg. Som ett led i att ändra resmönster och öka kollektivtrafikandelen, kan även försök med att få resa med SL på parkeringsavgiften genomföras.

47. Staden bör utöka antalet utfartsparkeringar. Det är viktigt att de människor som inte behöver sin bil dagligen kan långtidsparkera den på ett säkert och tryggt sätt, i ett kollektivtrafiknära läge, utanför innerstaden. Det skulle frigöra mycket av det begränsade gatuutrymmet i innerstaden och uppmuntra kollektivt resande.

¹² Se Bilaga B för förteckning över vakansgraden i några av stadens parkeringsgarage

- 48. För att göra det lättare för bilister och cyklister att hitta in- och utfartsparkeringarna bör staden ta fram ett tydligt skyltprogram.**
- 49. För att minska trafikillväxten i tillräcklig utsträckning krävs det att de ekonomiska styrmedlen såsom trängselskatten utvecklas. Vi måste överväga en mera flexibel trängselskatt med en högre grundavgift, där en betydligt högre taxa tas ut vid trafiktopparna än vid lågtrafik. Trängselavgift bör även kunna tas ut vid fler skärningspunkter (exempelvis genom ett, eller ett flertal, snitt i innerstaden) för att göra de korta bilresor inom innerstaden som inte är nödvändiga mindre attraktiva.**
- 50. I områden där belastningen är särskilt hög bör parkeringsavgifterna för boendeparkering och gatuparkering höjas och tas ut under längre tid, samt även under helger. Avgifterna för gatuparkering och parkeringsgarage bör sättas så att så många bilar som möjligt utnyttjar stadens parkeringsgarage, där många platser idag står tomma. Detta skulle frigöra mycket av gatuutrymmet.**
- 51. En östlig förbindelse behövs. Det skulle innebära att Stockholm får en ringled där biltrafiken lätt kan välja riktning runt staden istället för att åka igenom den. Det skulle betyda mycket för den idag överbelastade Stockholmstrafiken. En östlig förbindelse bör i första hand finansieras genom vägavgifter.**

Finansiering

De angelägna trafikprojekten i Stockholmsregionen är många, olika långt komna och olika enkla att förverkliga. Men för att vi verkligen ska få något gjort, måste vi arbeta målmedvetet och realistiskt. Den som är seriös i sina planer på utbyggnad av kollektivtrafik måste också vara seriös i finansieringsfrågan. Därför behöver många parter delta, och de måste våga tänka nytt.

Vi anser att det behövs en ny Stockholmsförhandling om trafiken. Regionens kraftiga utveckling, med en befolkningstillväxt som slår alla prognoser, har redan förändrat verkligheten kraftigt sedan 2007. Tillsammans med regeringen och landstinget bör därför staden arbeta fram en finansieringsmodell som möjliggör, och kan tidigarelägga, viktiga kollektivtrafiksatsningar såsom bland annat Spårväg Syd samt utbyggnaden och utvecklingen av tunnelbanan.

Vi anser också att trängselskatten, efter att finansieringen av förbifarten är fullbordad, ska förändras så att den blir en avgift som tillfaller Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Staden bör uppvakta staten i denna fråga.

Vi måste också se över möjligheterna till olika former av OPS-lösningar, där det offentliga samarbetar med privata aktörer som bygger och har ansvar för färdigställande, skötsel och

funktion av t.ex. en spårvägslinje. Såväl bygg- och fordons- som finansbranschen är viktiga samtalspartner i sådana lösningar.

I den mån det likväl krävs tidsmässiga prioriteringar av de investeringar som lyfts fram i denna rapport är det viktigt att alla kollektivtrafikslag vägs mot varandra så att den största samhällsnyttan med investeringar i kollektivtrafik uppnås. I detta måste även skillnaden i de olika trafikslagens kapacitetsmässiga begränsningar vägas in. Det innebär också att vi noggrant behöver värdera den framtida samhällsnytta som kan skapas när staden binds samman av en mer välfungerande kollektivtrafik. Detta gäller inte minst möjligheterna att kunna bygga fler bostäder i anslutning till ny spårbunden kollektivtrafik.

Det är avslutningsvis viktigt att vi minimerar den påverkan satsningarna på kollektivtrafiken har på prissättningen av SL-korten, genom att utnyttja alla möjligheter till kompletterande finansiering. Priset har betydelse för hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs.

52. Det behövs en ny Stockholmsförhandling om trafiken. Regionens kraftiga utveckling, med en befolkningstillväxt som slår alla prognoser, har redan förändrat verkligheten kraftigt sedan 2007.

53. Trängselskatten bör, efter att finansieringen av förbifarten är fullbordad, förändras till att bli en avgift som tillfaller Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Staden bör uppvakta staten i denna fråga.

54. Möjligheterna till olika former av OPS-lösningar, där det offentliga samarbetar med privata aktörer som bygger och har ansvar för färdigställande, skötsel och funktion av t.ex. en spårvägslinje, bör ses över. Såväl bygg- och fordons- som finansbranschen är viktiga samtalspartners i sådana lösningar.

55. I den mån det krävs tidsmässiga prioriteringar är det viktigt att alla kollektivtrafikslag vägs mot varandra så att den största samhällsnyttan med investeringar i kollektivtrafik uppnås. I detta måste även skillnaden i de olika trafikslagens kapacitetsmässiga begränsningar vägas in.

56. Kollektivtrafiken ska vara prisvärd. Det är viktigt att vi minimerar den påverkan satsningarna på kollektivtrafiken har på prissättningen av SL-korten, genom att utnyttja alla möjligheter till kompletterande finansiering. Priset har betydelse för hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs.

Avslutning

Om vi ska klara den utmaning som den växande staden innebär krävs det att vi tar svåra beslut. Stadens framkomlighet måste säkras och stora kollektivtrafiksatsningar krävs för att Stockholm fortsättningsvis ska vara attraktivt för människor och företag. Utan dessa insatser kommer Stockholms ekonomiska tillväxt att bromsas upp. Det vore mycket olyckligt för stockholmarna, men även för resten av landet.

Stockholm är Sveriges tillväxtmotor. Låt oss se till att det fortsätter så.

Bilaga A

Stockholmsförhandlingen

Regeringen beslutade den 9 november 2006 att tillsätta en förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Till förhandlingsman utsågs Carl Cederschiöld samt som biträdande förhandlare Lars Eric Ericsson och Karin Starrin. Uppdraget var att åstadkomma en samlad trafiklösning för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Slutresultatet av förhandlingarna överlämnades till regeringen i december 2007.

I överenskommelsen gör såväl staten, som olika regionala och lokala parter ett antal åtaganden om gemensam finansiering av, och tidsplan för, viktiga infrastrukturprojekt. Överenskommelsen om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen sträcker sig fram till år 2020, med en utblick mot 2030, och har en ungefärlig planeringsram på ca 40 miljarder kr.

Några av de projekt som ingår i överenskommelsen är:

- Citybanan
- Tvärbanans förlängningar till Solna och Kista
- Norra länken
- E18 Hjulsta–Kista
- Förbifart Stockholm

Bilpool

En bilpool innebär att personer och företag delar på en eller flera bilar och tillsammans delar på bilens kostnader. Bilpoolen organiseras ofta av en förening eller av ett privat företag och kan tillskillnad mot de flesta vanliga biluthyrningsföretag tillhandahålla bilar nära användarna, som själva sköter bokning och hämtning av bilarna.

Samnyttjande av parkeringsplatser

Samnyttjande av parkeringsplatser innebär att flera personer eller företag delar på samma parkeringsplats. En förutsättning för att detta ska fungera är givetvis att de som utnyttjar parkeringen har behov av den olika tider av dygnet.

Genom att använda sig av denna modell kan man uppnå en högre och mer konstant beläggning av en parkeringsplats, vilket betyder att antalet parkeringsplatser som behövs minskar.

Parkeringsstal

Med parkeringstal menas den andel parkeringar det finns per bostad. Parkeringsstalen används ofta som vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden.

Kopplat till parkeringstalet är ofta en parkeringsnorm, som anger det önskade snittet för hela kommunen (exempelvis 1.0).

BRT (Bus Rapid Transit)

Ett BRT-system består av en eller flera huvudlinjer som trafikeras tätt av bussar.

Busslinjernas framkomlighet har hög prioritet och de ges därför ofta egna körfält och företräde i trafiksignaler. Till dessa kopplas ofta ett antal matarlinjer som betjänar alla delar av staden. Allt efter trafikbelastningen kan olika stora fordon och olika turtätheter tillämpas.

Grovt sett kan BRT brytas ner i fyra särskilt utmärkande beståndsdelar, dessa beståndsdelar kan vara mer eller mindre välutvecklade:

Körbana

Allt från körfält i blandtrafik till fullt separerade bussgator.

Stationer

Varierar från enklare hållplatser över stationer till komplexa terminaler med flera bytesmöjligheter.

Fordon

Från standardbussar till specialanpassade BRT-fordon.

ITS (Intelligent Transportation System)

Flera olika ITS alternativ såsom signalprioritering, kommunikationssystem, realtidssystem och säkerhetssystem, kan integreras med BRT-systemet.

Cykelplan

För att utveckla cykelvägnätet har Stockholms stad tagit fram ett förslag till ny cykelplan. Den omfattar en rad åtgärder för att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, att bygga cykelpendlingsstråk för att underlätta cykelpendlingen, samt att öka servicen genom att bygga fler cykelparkeringar, ändra prioriteringen av trafiksignaler och förbättra drift och underhåll.

Bilaga B

Vakansgraden i stadens parkeringsgarage – några nedslag (maj 2012)

Av totalt **5016 platser** är för närvarande **1295 outhyrda**.

Västerort

Antal platser 810

Antal outhyrda 191

Södermalm

Antal platser 921

Antal outhyrda 191

Sjöstaden/Söderstaden

Antal platser 1123

Antal outhyrda 221

Söderort

Antal platser 2102

Antal outhyrda 692

City

Antal platser 60

Antal outhyrda 21