



Folkpartiet Liberalerna

## Stockholms nya kollektivtrafik

---

*En Folkparti-rapport om en smartare, mer attraktiv trafik på land och vatten*

Vårt Stockholm växer kraftigt, både inåt och utåt, och fler invånare betyder fler som behöver ta sig fram mellan hem, jobb, skola, fritidsaktiviteter och nöjen. 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.

Att bo tätt i en storstadsregion är något av det miljövänligaste sättet att leva – förutsatt att det finns bra kollektivtrafik.

### Behovet av en ny kollektivtrafik

Stora delar av Stockholms expansion sker inåt, genom förtätning och omvandling av befintlig exploaterad mark som industri- och arbetsområden till bostadsområden. Genom att bygga tätt och funktionsblandat (bostäder och arbetsplatser ihop) blir förutsättningarna för kollektivtrafik goda.

Med tunnelbana och pendeltåg har Stockholmsregionens kollektivtrafik en stark stomme som vi kan bygga vidare på och förädla. Med en snabbt ökande befolkning är det angeläget att fort kunna komplettera och öka kapaciteten i kollektivtrafiknätet.

Stockholm växer till stor del vid vattnet. Där finns också utrymme för attraktiva kollektivtrafiklösningar. Samtidigt finns möjligheter att med ny kollektivtrafik skapa bättre förutsättningar inte minst för Stockholmsregionens s.k. utsatta områden – fysiska samband är en viktig ingrediens för integration.

Miljö och hälsa är värden som sätts alltmer i fokus av dem som bor eller vill bo i en växande storstadsregion. Det är en potential att utnyttja, och en utmaning som Folkpartiet liberalerna med glädje vill anta.

Samhällets resurser är begränsade. När vi bygger Stockholms nya kollektivtrafik på 2000-talet ska vi utnyttja moderna lösningar för finansiering, organisation och teknik. Gamla organisatoriska lösningar och konstlade gränsdragningar mellan t.ex. trafikslag måste brytas upp. Helhetstänkandet med den enskilde medborgaren och resenären i centrum är A och O för vårt liberala parti.

### Folkpartiet vill se

- Ny kollektivtrafik med spårvägar och båtbuskar.
- Modern stadsspårväg på i första hand stombussnätet med början på linje 4.
- Fler tvärbanor som knyter ihop stadsdelar och knyter nya samband i ytterstaden, med Tvärbandet Norr till Kista-Sollentuna samt Solna-Universitetet-Ropsten, och Spårväg Syd.

- Upprustade lokalbanor och undersökning av möjligheten till kollektivtrafik på Värtabanan.
- Snabba båtbusar i ett nät som binder samman Stockholms många vattennära nya och gamla områden på både Saltsjö- och Mälarsidan.
- En första fullskalig båtusslinje inom kollektivtrafiksystemet i en ”stomlinje” från Hammarby sjöstad/Liljeholmen till Hornsberg/Lindhagen, Alvik/Minneberg, Solna och Bällsta.
- Cykeln som en naturlig del till/från kollektivtrafiken med fulla möjligheter att ta med sin cykel i all ny kollektivtrafik och ständigt ökade möjligheter i befintlig kollektivtrafik.
- Infartsparkeringar för cyklar, fritt fram för hopfällbara cyklar i all kollektivtrafik och cykelförbindelser som integrerad del i kollektivtrafikens reseplanerare på webben.
- Full tillgänglighet för människor med funktionsnedsättning från start med den nya kollektivtrafiken.
- Samverkan med näringslivet och andra aktörer – fordonstillverkare, byggföretag, fastighetsägare – för att bygga och finansiera den nya kollektivtrafiken.
- En gemensam organisation för all kollektivtrafik i Stockholms län med en politisk trafiknämnd med en demokratiskt styrd trafikförvaltning.

## Land och vatten

Stockholm är en stad på vatten och öar vilket är en våra stora tillgångar, som ger skönhet och livskvalitet. Det är samtidigt en stor utmaning för infrastruktur. Vårt pendeltågs- och tunnelbanenät har många år på nacken och tjänar oss väl. Pendeltågskapaciteten över Saltsjö/Mälarsnittet kommer inom några år att fördubblas tack vare Citybanan som också skapar kapacitetsstark kollektivtrafik i nya lägen framför allt för Odenplan. Tunnelbanan kommer också att behöva byggas ut i framtiden.

På kortare sikt måste det dock till andra, nya lösningar som ger relativt stor kapacitet snabbt och till begränsade kostnader. Vi ska bygga ett nytt kollektivtrafiknät som kompletterar det befintliga, på tvären mellan pendeltågs- och tunnelbanelinjerna, mellan bussar och tåg i kapacitet, på land och vatten. Det handlar om modern spårväg och modern båttrafik – båtbusar – både i innerstaden och i närförorter och kranskommuner. Och det handlar om radikalt förbättrade möjligheter för alla att resa med de nya trafikslagen – oavsett ålder, funktionshinder, och om man vill ha cykeln med sig.

Stockholms nya kollektivtrafik ska byggas som en helhet med bytesmöjligheter och synkroniserade tidtabeller: Där spårvägen slutar i Hornsberg ska man kunna kliva av vid bryggan och direkt på båtussen, för att sedan kliva av vid Solna strand och trampa iväg på den egna medhavda cykeln till arbetsplatsen i Sundbybergs centrum och kanske efter arbetsdagens slut ta pendeltåget.

2000-talets nya kollektivtrafik på land och vatten ska byggas rätt från början, för 2000-talets behov.

## Spår på längden och tvären gör staden rundare

Tvärbanan är en omhuldad succé i Stockholms kollektivtrafik som genom att skapa nya geografiska, mänskliga och samhällsekonomiska förutsättningar är ett föredöme för den nya kollektivtrafiken: En tvärförbindelse som knyter samman befintliga kollektivtrafikstråk och skapar nya knutpunkter, ett nytt trafikslag med större kapacitet än bussar som väl försvarar sin plats.

Modern stadsspårväg har gjort uppskattad comeback i många europeiska storstäder som Paris, Porto, Istanbul, Manchester, Nice och Bryssel. Även i citymiljöer är det bussar som ersätts av spårvagnar med större kapacitet och som samtidigt är snabbare, tystare, energieffektivare och attraktivare än tidigare generationers spårvagnar. Spårväg City som nu byggs i en första etapp från Norrmalmstorg till Sergels torg är det första exemplet på modern stadsspårväg i Stockholm och Sverige och därmed ett mycket viktigt projekt inte bara för den direkta trafiknyttan utan även för erfarenheter för det fortsatta arbetet. Spårväg City ska gå från Djurgården/Värtan i öster till nordvästra Kungsholmen – expanderande bostadsområden samt Sveriges största och viktigaste besöksmål och turistområden. Beslut har också fattats om att rusta upp Lidingöbanan.

Tvärbanorna byggs nu ut, i första steget norrut mot Solna. Nästa etapp är en gren mot Kista och sedan Sollentuna. Dessa sträckningar är viktiga för de berörda områdenas ekonomiska och sociala utveckling, inte minst på Järvafältet. En logisk fortsättning är en nordlig tvärbana till Universitetet och Ropsten som blir en knutpunkt för Värtan med Lidingöbanan och Cityspårvägen. I söder ska tvärbanan att förlängas till Nacka/Sickla.

Innerstaden, med ökande antal boende och många fler som vistas och reser där dagligen, kommer att behöva fortsatt utbyggnad av kapacitetsstark spårväg som ersätter överfulla bussar. Stombusslinjerna, som från början planerades som början till ett modernt spårvägsnät, ska konverteras en efter en utifrån resandetrycket men även var det snabbast är praktiskt möjligt att bygga. Först i prioriteringen står ofrånkomligen linje 4, som sedan länge har slätt i taket och är en av Europas tyngst belastade busslinjer med i princip dubbelt så många resenärer som gränsvärdet för när man i andra europeiska städer börjar bygga spårvagn. Därefter väntar sannolikt linje 2.

Fler tvärbanor kommer också att behöva byggas för att knyta ihop gamla och nya områden i ytterstaden. Spårväg Syd är ett angeläget projekt som bör få plats i kommande planering. Den ska få en sträckning som inte stör Älvsjöskogens viktiga naturvärden.

Gränsen mellan olika spårvägstyper är inte glasklar. Våra befintliga lokalbanor och lokaltåg, Nockebybanan, Saltsjöbanan och Roslagsbanan ska uppgraderas och upprustas. De olika spårnäten kommer att knytas samman t.ex. i Ropsten och Sickla.

Värtabanan är ett viktigt intresse för godstrafik till och från Stockholms hamn men har också en strategisk sträckning genom Norra Stationsområdet, förbi Östra station och till Värtan. Möjligheten till kollektivtrafik på Värtabanan ska undersökas, med ett öga på möjligheterna för nya Norra Station, Värtan och en potentiell koppling till Roslagsbanan.

### **Vattenvägar i Nordens Venedig**

Stockholms nya stadsdelar i nya lägen vid vattnet ger behov av ny kollektivtrafik, och ger också större underlag och bättre förutsättningar än någonsin för reguljär kollektivtrafik på vattnet. Vattenvägarna innebär en unik möjlighet att snabbt upprätta attraktiv kollektivtrafik mellan alla områden där det är möjligt att skapa en brygga för av- och påstigning, trafik utan trängselproblem eller krav på stora investeringar.

Det handlar om moderna, snabba båtbuskar 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 ska ett båtbusknät upprättas på både Saltsjö- och Mälarsidan. Många förorter och knutpunkter kan nås från sjösidan, t.ex. Vårberg,

Sättra, Mälardalshöjden – Hässelby Strand, Nockeby, Alvik – eller Hägernäs, Ropsten. Mer långväga direktlinjer kan gå t.ex. till och från Tappström på Ekerö. Slussen kan bli en ”centralstation” för båtbusarna med smidiga bytesmöjligheter mellan olika båtlinjer, till tunnelbana, Saltsjöbana och bussar, och för cyklister.

Båtbusar har varit ett långvarigt diskussionsämne och förutsättningarna, tekniska lösningar liksom olika linjestreckningar är väl diskuterade och utredda. Några fler utredningar torde inte behövas. Istället ska en första linje startas så snart som möjligt, hösten 2010 eller våren 2011. En lämplig sträckning kan vara hela eller delar av en framtida västlig ”stomlinje” från Hammarby sjöstad via Skanstull till Liljeholmskajen med fortsättning mot Norr Mälardalstrand respektive via Essingeöarna, Alvik/Minneberg och Hornsberg/Lindhagen till Solna strand/Bällstaviken.

Båtbusarna ska ingå i den ordinarie kollektivtrafiken med samma taxsystem, biljetter och priser som nuvarande SL-trafiken. De ska drivas med gas för att på sikt kunna köras helt på biogas när tillgången blivit tillräcklig genom effektivare insamling av organiskt avfall.

Även för bilar, lastbilar och bussar är vattenvägar ett bra sätt att avlasta landvägarna och öka framkomligheten inte minst för kollektivtrafiken, t.ex. genom en färjelinje mellan Nacka och Värtan/Frihamnen.

### **Med egna hjul till och i kollektivtrafiken**

För att uppnå maximal nytta av kollektivtrafiken måste människors möjligheter att ta sig till och från hållplatser och stationer stärkas. Cykeln är ett allt viktigare transportmedel för allt fler invånare i Stockholms län, ett både miljövänligt, hälsosamt och ofta mycket effektivt sätt att ta sig fram. Milslånga cykelpendlingar till och från arbetet är numera inte ovanligt. Bättre möjligheter att cykla till och från, och ta med sig cykeln på, bussar, båtar, spårvagnar och tåg är en viktig prioritering för en modern kollektivtrafik – för att ännu fler ska kunna ta cykeln hela vägen från start till mål.

Möjligheterna att ta med cykel ska öka på alla kollektiva färdmedel. Cykel på pendeltåg är i dag en möjlighet utanför rusningstid, förutom på Stockholm C. På sikt bör den möjligheten kunna utsträckas, när den generella pendeltågskapaciteten fördubblas med Citybanan. Målet ska vara att cykeln ska vara möjlig att ta med även på tunnelbana och bussar, i det senare fallet med prioritering av stombusslinjerna runt om i länet. Nya fordon ska ha lösningar för att i framtiden kunna ta med cyklar.

Hopfällbara cyklar tar mycket begränsat utrymme och bör i ihopfällt skick kunna tillåtas i all kollektivtrafik i princip omedelbart. Lånecyklar vid pendeltågs- och tunnelbanestationer gör det möjligt för fler att även mer spontant kombinera cyklande och kollektivresa. Infartsparkeringar för cyklar, där cykeln kan låsas in, kanske under tak och med kameraövervakning, är ytterligare ett sätt att öka möjligheterna för cyklande kollektivtrafikanter. Tillgång till sådana infartsparkeringar bör erbjudas till ett förmånligt pris med hjälp av SL Access-systemet, med resekortet som nyckel.

Cykel förbindelser ska finnas med som alternativa och kompletterande resvägar i SL:s reseplanerare på webben, där all kollektivtrafik i länet ska finnas samlad.

Den nya kollektivtrafiken med helt nya trafikslag, båtbusar och spårvagnar, ska självklart från början byggas för full möjlighet att ta med cyklar.

## **Tillgänglighet**

Målet är att Stockholmsregionens kollektivtrafik ska vara helt tillgänglig. Det innebär ett gediget arbete med hissar, plattformar osv. När vi bygger den nya kollektivtrafiken med spårvägar och båtar kan vi göra det rätt från början. Steget från brygga eller hållplats till båtbussen eller spårvagnen ska alltid vara utan nivåskillnad. Det ska finnas möjlighet och utrymme att resa med rullstol. Närtrafiklinjerna som blivit ett 20-tal fler den gångna mandatperioden ska fortsätta byggas ut och kopplas till spårvägar och båtbussar. Närtrafiken ger flexibelt, tryggt resande som är öppen för alla men särskilt viktig för människor med funktionsnedsättning och kanske framför allt äldre som lätt kan ta sig mellan boende, centrum, vårdcentral, kyrka osv.

Den ökade tillgängligheten är en stor vinst för hela samhället, inte bara de direkt berörda. Människor kan t.ex. slippa använda sin färdtjänst så ofta om de t.ex. kan ta närtrafiken till en instegsfri spårvagn, byta till båtbussen och sedan fortsätta med en annan närtrafiklinje. Ökad tillgänglighet för människor med funktionsnedsättning innebär samtidigt också ökad tillgänglighet för alla, inte minst de med barnvagnar men även med cyklar. Möjligheten att ta med cykel ska naturligtvis inte konkurrera med utrymmet för människor med funktionsnedsättning, rullstolar eller barnvagnar.

## **Organisation och finansiering**

En modern kollektivtrafik kräver också en modern organisation. Folkpartiet vill slå ihop all kollektivtrafik – SL, Waxholmsbolaget och färdtjänsten – hos en ny huvudman, en trafiknämnd. En politisk trafiknämnd ska utöva tydligare demokratisk styrning med hjälp av en professionell ny trafikförvaltning som i sin tur köper trafik tjänster av olika leverantörer – så som SL i princip fungerar i dag. All kollektivtrafik ska ha ett gemensamt biljettsystem

För att genomföra den nya kollektivtrafiken med spårvägar och båtbussar ska en gemensam projektgrupp skapas av landstingets nya trafiknämnd/trafikförvaltning, Stockholms stads trafiknämnd/trafikkontor, Stockholms Hamn, berörda stadsdelsnämnder och kommuner (främst Nacka, Lidingö, Ekerö, Solna och Sundbyberg). Även SJ/Trafik i Mälardalen och övriga kollektivtrafikintressenter ska inbjudas att medverka.

Landstinget kommer att behöva ta ett huvudansvar för finansieringen, med stöd av de statliga infrastrukturmedlen för kollektivtrafik i länsplanen. Landstingets budget för infrastrukturinvesteringar är omfattande. Andra intressenter kommer också att finnas kring den nya kollektivtrafiken. Näringslivet, inte minst byggherrar och fastighetsägare i berörda bostads- och arbetsområden, är logiska samarbetspartner kring båtbussarna.

Spårvägar är en betydligt tyngre och låst investering jämfört med båtlinjer, som enkelt kan upprättas och flyttas. Samtidigt är driften av spårvägar kostnadseffektiv, och i långa loppet billigare än bussar. Det ger utrymme för 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 partner.