

# SÄTT INTE TILLVÄXTEN I KÖ

10 förslag för en bättre infrastruktur i Stockholm  
– för fler jobb och en bättre miljö

Jessica Rosencrantz

# INNEHÅLL

<b>INLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>1. STORSATSA PÅ TUNNELBANAN</b>	<b>5</b>
<b>2. BYGG EN RIKTIG RINGLED</b>	<b>6</b>
<b>3. GÖR DET ENKLARE ATT CYKLA</b>	<b>7</b>
<b>4. EN ARBETSLINJE I KOLLEKTIVTRAFIKEN</b>	<b>8</b>
<b>5. SJÖSÄTT BÅTBUSSAR</b>	<b>9</b>
<b>6. ÅK PÅ TVÄREN MED SUPERBUSSAR (BRT)</b>	<b>10</b>
<b>7. LÅT FLYGET LYFTA</b>	<b>11</b>
<b>8. INFÖR SMART PRISSTYRNING</b>	<b>12</b>
<b>9. VÅGA ALTERNATIV FINANSIERING</b>	<b>13</b>
<b>10. TÅG SOM GÅR I TID</b>	<b>14</b>
<b>SLUTORD</b>	<b>15</b>

## INLEDNING

**S**tockholm är en framtidsstad och en tillväxtmotor för hela Sverige. En stad som lockar både företag och människor. En stad som varje dag växer med lika många människor som ryms i två fulla SL-bussar. Det innebär stora möjligheter – men också utmaningar.

För hela Sveriges välstånd är det viktigt att Stockholm kan fortsätta växa och fungera som lokomotiv i ekonomin. Lika viktigt är det att vardagen fungerar för alla människor som bor i huvudstaden. Därför behöver infrastrukturen utvecklas.

Dagens infrastruktur är hårt ansträngd. Alldeles för många människor får kalla vintermorgnar vänta på ständigt försenade pendeltåg. Alldeles för många får trängas på överfulla tunnelbanor och bussar. Och alldeles för många sitter i timslånga bilköer till och från jobbet. Stockholm växer snabbt och satsningar på infrastrukturen måste hänga med. En eftersatt infrastruktur drabbar både människor, tillväxt och miljö.

**I denna rapport presenteras tio konkreta förslag till hur Stockholms infrastruktur kan utvecklas – för att människors vardag ska underlättas, tillväxten säkras och miljön skyddas.**

Förslagen i rapporten är självständiga och författarens egna. Alla reformer, även de som förs fram i denna rapport, måste alltid prövas mot vad de offentliga finanserna och samhällsekonomin medger.

Alliansregeringen och Alliansen i Stockholm genomför just nu en rad viktiga satsningar på infrastruktur i och runt om Stockholm. Två stora projekt, *Citybanan* och *Norra Länken*, har påbörjats. *Förbifart Stockholm* har planerad byggstart 2013. Regeringen har höjt ambitionsnivån och har ökat satsningarna på infrastrukturen i Sverige. Det är bra, men mer kan göras.

Till år 2030 beräknas Stockholms befolkning ha ökat med en halv miljon människor. Alla dessa människor kommer på olika sätt att behöva använda kollektivtrafiken och vägarna. Det ställer höga krav på investeringstakten.

Lösningen är inte en, utan flera. Politiken kan inte vara enkelspårig utan måste förhålla sig till verklighetens realiteter. Det behövs en blandning av satsningar på mer kollektivtrafik och fler vägar, satsningar på cykel såväl som båt. Det handlar om att hitta helhetslösningar. Vi har inte råd att ställa trafikslag mot varandra.

Sverige behöver ett Stockholm som växer, och ett växande Stockholm behöver en fungerande infrastruktur. Det kräver en ansvarsfull och verklighetsförankrad politik som tar hänsyn till både miljö, ekonomi och sociala faktorer. I denna rapport finns tio förslag för att bidra till en sådan politik.

Vi har inte råd att sätta Stockholms tillväxt i kö.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

## TIO PUNKTER FÖR HÅLLBAR INFRASTRUKTUR I STOCKHOLMS LÄN

1. Storsatsa på tunnelbanan
2. Bygg en riktig ringled
3. Gör det enklare att cykla
4. En arbetslinje i kollektivtrafiken
5. Sjösätt båtbuskar
6. Åk på tvären med superbussar (BRT)
7. Låt flyget lyfta
8. Inför smart prisstyrning
9. Våga alternativ finansiering
10. Tåg som går i tid

## 1. STORSATSA PÅ TUNNELBANAN

**T**unnelbanan är ryggraden i Stockholms kollektivtrafik. Varje dag reser en miljon människor med tunnelbanan och antalet stiger fort. Stockholms invånarantal beräknas växa med ett helt Göteborg till 2030. Tunnelbanan i Stockholm måste byggas ut.

Tunnelbanan möjliggör snabb och smidig transport i Stockholm, och är en viktig del av en funktionell arbetsmarknad. Med en total banlängd på 105 kilometer och 100 stationer utgör Stockholms tunnelbana en central del av stadens kollektivtrafiklösningar.

**Tunnelbanan har inte byggts ut eller utvecklats i någon större omfattning sedan 1980-talet. Sedan dess har befolkningen ökat kraftigt och kommer framöver att öka i en ännu snabbare takt. Satsningar på tunnelbanan är nödvändig och blir allt mer brådskande.**

Sträckan Kungsträdgården - Nacka utreds nu med en förstudie. Nacka är en expanderande del av Stockholm och hålls tillbaka på grund av otillräckliga trafikförbindelser. Varje dag går 2 500 bussurer med cirka 30 000 resenärer mellan Nacka/Värmdö och Slussen. Med tunnelbana minskar såväl kötider som utsläpp.

Linjen till Nacka är bara början, en inventering måste göras av var fler nya sträckningar kan lämpa sig. Förstudier bör tillsättas gällande tunnelbana till exempelvis Täby och Norrort, sträckningar mellan Akalla – Barkarby, Liljeholmen – Universitetet samt Odenplan – Hagastaden. Dessa är alla områden med stora nya bostadsområden och inflyttning. Ett expanderande Stockholm behöver en expanderande tunnelbana.

Befintligt tunnelbanenät bör även moderniseras och utnyttjas bättre. Det görs med inglasade perronger och automatiska tåg. Avgångarna kan ske tätare och olycksrisken minskar. Ökad punktlighet och färre förseningar gynnar både människor och samhällsekonomi. Vidare måste tvärförbindelserna öka för att avlasta de inre delarna av tunnelbanesystemet. Alla resor ska inte behöva gå via Stockholms Central.

För att Stockholm ska kunna fortsätta växa behöver tunnelbanan byggas ut och utvecklas. Till nytta för hela Sverige – för såväl människor som miljö.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- Tunnelbanan utgör ryggraden i Stockholms kollektivtrafik
- Bygg ut tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka
- Utred flera möjliga sträckor för utbyggd tunnelbana
- Modernisera tunnelbanan med inglasade perronger och helautomatiska tåg för tätare trafik
- Bygg tvärförbindelser som avlastar t-banesystemets inre delar

## 2. BYGG EN RIKTIG RINGLED

**S**tockholm är den enda huvudstaden i Europa som saknar ringled, trots ett minst lika stort behov som alla andra städer. Hösten 2013 inleds dock arbetet med *Förbifart Stockholm*, som byggs väster om Stockholm. Den kommer att minska köer och utsläpp, till nytta för både stockholmare och miljön. Men Stockholm behöver en ordentlig ringled för att klara dagens och framtidens trafik. Det behövs också en *Österled*.

**Syftet med en ringled är att sammanbinda de norra och södra delarna av länet, och därigenom avlasta Essingeleden som går rakt genom innerstaden. Leden byggdes för 80 000 fordon per dygn, men är i dag trafikerad av cirka 160 000 fordon.**

Förbifarten ska bli en drygt 21 kilometer lång väg runt Stockholm där största delen, cirka 18 kilometer, kommer att gå i tunnel. Den kommer att avlasta Essingeleden med ungefär 20 procent, enligt beräkningar från Trafikverket. Det är otillräckligt, och därför behövs även en östlig vägförbindelse i form av *Österleden*.

En riktig ringled, som leder trafiken runt Stockholm på både östra och västra sidan, är den investering som mer än någon annan kan minska köer. Det behövs både för att minska miljöskadliga utsläpp och minska kostsam tidsförlust.

Köande bilar som under lång tid står stilla och sprutar ut avgaser är bland de värsta miljöbovarna. Därför är det viktigt för miljön att vi minskar köerna på både Essingeleden och i innerstaden. Mindre trängsel ger mindre utsläpp och bättre miljö. För tillväxten är en ringled viktig för att människor ska ta sig till och från jobb och för att företag ska kunna leverera varor och utföra tjänster.

Den överbelastade Essingeleden drabbar inte bara bilar utan i lika hög grad bussar. En ringled kommer både underlätta för befintlig kollektivtrafik och möjliggöra fler busslinjer. SL räknar med att nya busslinjer längs *Förbifart Stockholm* skulle medföra ungefär 10 000 resenärer. Det är en god möjlighet som ska utnyttjas fullt ut.

Både den västliga *Förbifart Stockholm* och den östliga *Österleden* är sedan länge diskuterade och noga utredda investeringar, som skulle medföra positiva effekter för både tillväxten och miljön. Det är två av de viktigaste och mest angelägna satsningarna för en hållbar infrastruktur. *Förbifart Stockholm* börjar byggas 2013. Med *Österleden* skulle Stockholm få en riktig ringled.

- |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
- Håll fast vid beslutet från 2010 om att bygga *Förbifart Stockholm*
  - Bygg en riktig ringled – förverkliga den planerade *Österleden*
  - Satsa på nya busslinjer

### 3. GÖR DET ENKLARE ATT CYKLA

**S**amtidigt som Stockholm växer vill vi att det ska vara en stad där miljön är strivsam. Stockholm ska vara en stad som lämnar plats för annat än bilar och där luften är frisk att andas in. Cykeln framstår med detta perspektiv som ett självklart transportmedel att satsa på. Förutom att det är miljövänligt att cykla är det också smidigt – med rätt förutsättningar.

Cyklingens andel av resandet i Stockholm är i dag cirka 4-5 procent, medan motsvarande siffra för Köpenhamn är 30-40 procent. Ett annat exempel på framstående cykelstäder är Amsterdam. Där betraktas cykeln som ett centralt transportmedel i all infrastrukturplanering. Med dessa städer i åtanke är det lätt att se att Stockholm ligger efter, men med stor utvecklingspotential.

Stockholm bör använda huvudstaden i vårt sydliga grannland som förebild. Det bör införas ett Köpenhamns-mål om att även resandet i Stockholm till 30 procent ska ske med cykel.

**Med säkrare vägar, fler cykelstråk och fler cykelställ blir cykeln ett alternativ för fler. När fler cyklar minskar också belastningen på övrig infrastruktur, med kortare köer på vägarna och minskad trängsel på perrongerna. Samtidigt är cykeln det i särklass mest miljövänliga transportmedlet.**

Det har redan inletts en viktig satsning på cyklandet i Stockholm i form av en cykelmiljard. Det är en politik som bör få en fortsättning. Det ska vara lätt att bry sig om miljön och lätt att ta sig fram på två hjul. Stockholm ska bli en cykelstad i världsklass.

- |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
- Inför ett "Köpenhamns-mål" om att öka andelen cyklister
  - Inkludera cykeln i all infrastrukturplanering
  - Bygg tryggare cykelfiler
  - Bygg cykelvägar längs mindre gator
  - Bygg fler cykelparkeringar, upplysta och med tak
  - Gör det enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken
  - Installera sensorer vid trafikljus även för cyklar

## 4. EN ARBETSLINJE I KOLLEKTIVTRAFIKEN

I takt med att Stockholm växer är det allt fler som pendlar allt längre mellan hem och arbete. Det är ofta tråkiga timmar som kan användas till något bättre. Antingen som kvalitetstid hemma med familjen eller åt produktiva insatser på arbetsplatsen. Därför är det angeläget att både minimera restider – men också skapa möjligheter att utnyttja restiden bättre.

Många kontorsarbeten kan i dag utföras var som helst under rätt förutsättningar. Att skapa sådana förutsättningar, och omvandla restid till arbetstid, ger både en samhällsekonomisk och medmänsklig vinst. Om resan kan utnyttjas för arbete leder det antingen till fler arbetstimmar eller till fler timmar hemma - med största sannolikhet både och.

**Kollektivtrafiken bör på längre bussträckor och på pendeltåg erbjuda alternativ som möjliggör arbete under resan. Stockholmsregionens geografiska och befolkningsmässiga storlek gör att det finns mycket att vinna på att omvandla restid till arbetstid.**

Ett inspirerande exempel som redan finns är en privat busslinje mellan Nacka och Kista. På bussen finns justerbara säten, utrymme för bärbar dator och trådlöst internet, i en lugn miljö med arbetsro. Dessutom erbjuds kaffe och kylda drycker. Ett annat exempel är SJ som sedan länge erbjuder bekväma förutsättningar för att arbeta på sina tåg. Den som betalar extra får arbetsro, utrymme och internet – och därmed goda förutsättningar för att omvandla restiden till arbetstid.

Sådana satsningar ska finansieras av dem som har direkt nytta av dem. Till stor del bör arbetsgivare kunna stå för denna kostnad genom att betala för att anställda ska kunna nyttja dessa alternativ i kollektivtrafiken. Det kan samtidigt göra att kollektivtrafiken framstår som ett alternativ till tjänstebil för vissa företag, vilket i sin tur gagnar miljön.

För allt fler i Stockholm blir arbetet mer mobilt och beroendet av den fysiska arbetsplatsen mindre. I dag är dock restid nästan alltid en spilltid för både medarbetaren och samhällsekonomin. Med en arbetslinje i kollektivtrafiken kan restid bli arbetstid och dygnet få fler timmar.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- Undersök möjligheten med arbetsvagnar på pendeltågen
- Undersök möjligheten med arbetsbussar på längre busslinjer
- Inför fri wi-fi på valda delar av pendeltåg och längre busslinjer



## 5. SJÖSÄTT BÅTBUSSAR

Stockholm omgärdas av vatten på ett nästan unikt sätt och har ibland kallats för Nordens Venedig. När det gäller att utnyttja vattnet för trafiklösningar är likheterna dock färre med den båtburna italienska staden. I en tid när konkurrensen om utrymmet på land blir allt mer påtaglig med köer och förseningar är det hög tid att vända blicken mot vattnet.

Närmare oss i staden Hamburg finns numera 21 båtar som trafikerar sex olika sträckor över vatten. Varje år görs miljoner resor med dessa båtbussar. Det visar på möjligheten med vatten – något som det finns betydligt mer av i Stockholm än i Hamburg.

**I Stockholm finns redan en pilotlinje kallad Sjövägen, som trafikerar sträckan Nybroplan – Nacka – Lidingö - Frihamnen. I Stockholm bör fler sådana linjer kunna upprättas och vattenburen kollektivtrafik bli ett vanligt inslag i stadsbilden. Bussar på vatten kan bli lika naturliga som de på land.**

Båtlinjer kan fungera året runt, skapa snabbare resvägar och minska trängseln på land. Samtidigt lämnas naturen orörd jämfört med vägbyggen som alternativ. Stockholm har alla förutsättningar för att på allvar kallas Nordens Venedig.

Vi människor är på många sätt vanedjur och för att på allvar ändra resvanorna från land till vatten krävs att den vattenburna trafiken fungerar året runt. Därför är det viktigt med isgående fartyg som kan ta oss till jobbet även under årets kallaste månader.

Det är också viktigt att den vattenburna trafiken är lika lättillgänglig och smidig som den övriga och det är därför avgörande att SL-kortet fungerar också på båtbussarna.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- Inkludera vattenburen kollektivtrafik i infrastrukturplaneringen
- Upprätta linjer för båtbussar där det är möjligt
- Båtbussarna måste fungera året runt, bland annat genom isgående fartyg
- SL-kortet ska fungera också på vatten

## 6. ÅK PÅ TVÄREN MED SUPERBUSSAR (BRT)

Stockholm växer så det knakar. För att människor varje dag ska kunna ta sig mellan hem, arbete och fritidsaktiviteter behövs förstärkning på alla ledder av länets transportsystem. Det finns inte en lösning utan svaret är i grunden mer av allt - mer av tunnelbana, buss, väg, cykel med mera.

**En kraftigt växande storstad innebär samtidigt ett gyllene tillfälle att testa nya effektiva transportsystem som kompletterar de traditionella. Ett sådant system som fortfarande är relativt outvecklat i Sverige är Bus Rapid Transit, även kallat superbussar.**

BRT eller superbussar är ett högt utvecklat busstrafiksystem som kan beskrivas som ett metrosystem i marknivå bestående av bussgator. Det handlar om att tänka tunnelbana, men använda bussar. Med BRT kan såväl kapacitet som hastighet höjas genom en rad förhållanden som möjliggör smidigare framkomlighet för bussarna.

Med raka tydliga linjesträckningar, fullprioritet på egna bussbanor och skyddade busskörvägar, kapacitetsstarka fordon, stationer snarare än hållplatser, relativt långa stationsavstånd, insteg i nivå med bussgolvet, förvisering med exempelvis spärrlinjer och hög turtäthet skapas ett kapacitetsstarkt system med högre medelhastighet än dagens bussar.

Även om det finns behov av förstärkningar så har Stockholm generellt bra radiella förbindelser, det vill säga mellan kranskommuner/ytterstad och centrala Stockholm. Däremot är tvärförbindelserna i länet mindre utvecklade och det är många gånger krångligt att ta sig mellan kommuner.

För den som bor i exempelvis Täby men arbetar i Nacka finns inga andra rimliga alternativ än att åka genom city med ett antal byten längs vägen. Här har BRT en särskild potential genom att möjliggöra ett snabbt och kapacitetsstarkt transportsystem som sparar både den enskilda och samhället tid och pengar.

Snabbussar på radiella sträckor men framför allt som tvärförbindelser kan erbjuda stockholmarna en helt ny form av trafiksystem där vi drar nytta av de lösningar som finns i spårbunden trafik och applicerar dem på våra vägar. Med BRT får vi snabba bussar med hög turtäthet och med bussarnas avskildhet från övriga trafiksystem kan vi lita på att bussen både kommer och går enligt tidtabell.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- Skapa effektiva tvärförbindelser med Bus Rapid Transit
- Undersök möjligheten att införa ett komplett system av superbussar enligt BRT-modellen
- Värna miljön med eldrivna fordon

## 7. LÅT FLYGET LYFTA

**F**lyget är en nödvändig förutsättning för fler jobb och växande företag. Tillgänglighet är en nyckelfaktor för att Stockholm ska fortsätta vara internationellt konkurrenskraftigt med ett gott företagsklimat. En tillgänglighet som kräver fungerande flygförbindelser.

Flygkapaciteten på Arlanda är dock begränsad av 20 år gamla villkor med ett föråldrat miljötillstånd. På dessa 20 år har Sverige blivit medlemmar i EU och Kina har blivit en ekonomisk supermakt. Världen har förändrats och resandet blivit viktigare. Arlanda har dessvärre tappat i global tillgänglighet jämfört med Köpenhamn, Berlin och Helsingfors. Det beror på att Arlanda har för få flyglinjer till viktiga städer. Arlanda behöver inte mindre utan större kapacitet som svarar mot framtidens behov.

Det är samtidigt viktigt att värna Bromma flygplats som komplement till Arlanda när det gäller inrikes resor. Miljöpartiet har föreslagit att Bromma ska läggas ned, men har då inte förstått komplexiteten i Stockholms utveckling. Bromma behövs för att fortsätta säkra tillväxten och företags effektiva resor till närliggande marknader.

Vid sidan av Arlanda, Bromma och det kommersiella flyget behövs också allmänflyget. Allmänflyget består av flygplan som används enskilt för fritidsintressen och affärssyften. För tillväxten är det senare särskilt viktigt, då allmänflyget både möjliggör resor till destinationer utanför det ordinarie linjenätet och kan möjliggöra affärsmöten som annars inte skulle genomföras. Det behövs en allmänflygplats i Stockholm.

**Arlanda behöver växa i samma takt som Stockholm, Bromma måste bevaras och vid sidan av det kommersiella flyget behövs också utrymme för allmänflyget. Sverige har inte följt med i utvecklingen som skett i Europa för en hållbar framtid för flyget.**

Flyg är en lika viktig del av infrastrukturen som tåg och båt. Utan tillräckliga flygförbindelser får Stockholm sämre företagsklimat och färre jobb. Miljöhänsyn måste balanseras mot människors behov och nödvändiga förutsättningar för tillväxt. En ansvarsfull politik möjliggör för alla transportslag att utvecklas, för alla transportslag behövs. Utan flyget kraschar Sverige.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- Modernisera miljövillkoren för Arlanda så att de inte hotar tillväxten i Stockholm
- Bevara Bromma flygplats
- Utred lokaliseringalternativ för en större allmänflygplats i Stockholms län

## 8. INFÖR SMART PRISSTYRNING

**D**et kollektiva resandet ökar i Stockholm, vilket ger fördelar i form av såväl en bättre miljö som mindre trängsel på våra vägar. Vi kan dock se att trängseln flyttas till kollektivtrafiken där resorna blir trängre och trängre, särskilt i rusningstid. Detta riskerar att bli en hämsko när vi vill få fler att välja tåg eller buss framför bilen.

Stockholms lokaltrafik behöver ett prissystem som är enkelt att förstå, ger tillräckliga intäkter, många resenärer och upplevs som rättvist. Våra kollektiva transportmedel kan utnyttjas mer effektivt och transportera fler människor med ett prissystem som bättre styr efterfrågan till de tider på dygnet då det finns kapacitet.

Det bör därför bli billigare att resa kollektivt när det inte är rusningstid. Det kan både minska trängseln och öka det totala antalet resenärer. Allt fler har flexibla arbetstider, många studerar och pensionärer utgör en allt större del av befolkningen. Dessa och andra grupper kan uppmuntras att resa på mindre trafikerade tider genom en större prisdifferentiering.

**Tidsdifferentierade taxor, med billigare resor mitt på dagen och sent om kvällarna, kan jämna ut användningen av kollektivtrafiken. När vägarna är glesa bör också kollektivtrafiken bli billigare för att locka fler resenärer och bättre konkurrera med bilen som alternativ.**

Ytterligare en del i en smart prisstyrning är att ta hänsyn till resans längd i prissättningen. Det finns redan idag ett zonsystem där resor inom city är billigare än resor mellan kranskommuner och centrum. Systemet kan dock utvecklas till förmån för ytterligare prisdifferentiering. Zonsystemet kan dessutom omfatta även periodbiljetter såsom månadskort och terminskort. En person som bor i Norrtälje och arbetar i Vallentuna ska inte behöva köpa ett kort som gäller i hela Stockholms län. Med en zonindelning även för periodbiljetter kan priserna sänkas för många av korten, fler lockas till att åka kollektivt och kopplingen mellan pris och nyttjande stärkas.

Smartare prisstyrning ger ett bättre utnyttjande av kollektivtrafiken och lockar fler resenärer. De resenärer som är bundna till rusningstid gynnas genom mindre trängsel och de som inte behöver ta tåget i rusningstid sparar pengar. Kollektivtrafiken stärks ekonomiskt och miljön främjas om fler väljer tåget eller bussen framför bilen.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- Inför tidsdifferentierade taxor
- Inför pensionärsrabatt som gäller utanför rusningstid
- Utveckla zonsystemet, också för periodbiljetter
- Utveckla fler möjligheter till smart prisstyrning i kollektivtrafiken

## 9. VÅGA ALTERNATIV FINANSIERING

Med särskilda avgifter och marknadslösningar kan både fler vägar och mer kollektivtrafik byggas i Stockholm - med minskad trängsel och färre köer som följd. Det finns mycket att vinna på alternativa finansieringsformer.


Vägavgifter är något som både kan finansiera en väg och skapa drivkrafter för bilisten att bättre prioritera hur och när bilen används. Avgifter kan således både möjliggöra nya vägar och dessutom leda till minskad trängsel. Hellre en väg med avgift än ingen väg alls.

Vid vägbyggen kan kommunen och staten i större utsträckning betala för en funktion snarare än ett projekt. Privata entreprenörer kan få rätten och ansvaret att planera, bygga, finansiera och underhålla en väg. Beställaren (kommunen och/eller staten) betalar sedan en årlig avgift för den färdiga vägen under en längre period som kan sträcka sig till 30-40 år. När kontraktstiden löper ut överlämnas vägen till beställaren. En sådan modell skapar incitament att bygga snabbare, eftersom entreprenören inte får några inkomster förrän projektet är färdigt.

Det kan också göras en tydligare koppling mellan fastighetsexploatering och infrastrukturbyggande. I många städer i Europa utgör exploateringsintäkter en del av finansieringen av nya tunnelbanelinjer. Lärdomar från exempelvis Köpenhamn kan hämtas hem och återanvändas i Stockholm.

**Marknadslösningar kan på flera sätt finansiera ny infrastruktur. Den höga investeringstakt som Stockholm behöver gör att det krävs andra finansieringslösningar utöver offentliga anslag. Smart samverkan med privata entreprenörer, vägavgifter och exploateringsintäkter är några beprövade sätt som bör övervägas.**

Kostnaderna för investeringar i infrastruktur är mycket höga och därför bör nya lösningar provas. Det kan möjliggöra projekt som annars hade varit för dyra och få fart på så kallade surdegsprojekt som aldrig kommit till stånd trots årtal av diskussion. Samtidigt kan lägre kostnader för skattebetalarna möjliggöra skattesänkningar och satsningar på välfärdens kärna.

- 
- 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
- En väg med avgift är bättre än ingen alls
  - Bygg fler vägar med vägavgift
  - Beställ fler vägar med entreprenöransvar för planering, finansiering och underhåll
  - Använd exploateringsintäkter för att finansiera kollektivtrafik

## 10. TÅG SOM GÅR I TID

**T**ågtrafiken är viktig för Stockholm. Varje dag reser tusentals människor inom länet med pendeltåg eller till och från Stockholm med region- och fjärrtåg. Det borde vara en självklarhet att tågen är punktliga och pålitliga – även snöiga vinterdagar. Mycket har gjorts för att tågtrafiken ska fungera bättre, men mer kan göras.

Anslagen för drift- och underhåll av järnvägen har höjts till historiska nivåer av regeringen och de nya vagnsystemen för pendeltågen har kommit till rätta. Samtidigt pågår satsningar på ny spårkapacitet för att undvika en framtida kapacitetsbrist. När allt fler åker tåg och fler tåg ska samsas om samma räls ökar risken för förseningar.

Trots stora satsningar är alla överens om att systemet är mycket känsligt för störningar. Stockholms Central är hårt ansatt och på många sätt en flaskhals i systemet. Satsningen på Citybanan – med helt nya spår – är en viktig del i att öka robustheten i systemet och gör att pendeltågen kan gå oftare och bli mer pålitliga. Samtidigt ger det utökad utrymme för region- och fjärrtåg på bangården vid Stockholms Central.

**Tåg ska vara ett enkelt och smidigt transportmedel. Det är viktigt både för människors vardag och för tillväxten. För pålitligheten och robustheten i systemet måste getingmidjan i Stockholm byggas bort.**

För att klara en fortsatt ökning av tågresor och för att till fullo dra nytta av Citybanans kapacitet behövs också en utbyggnad av Stockholms Centrals bangård. Befintlig bangård bedöms endast klara kapacitetsbehovet söderut till 2025-2030. Om den nya bangården dessutom överdäckas kan trafikstörningar minskas och utrymme för nya bostäder och kontor skapas – ett behov som också är stort i Stockholm. Här krävs stora insatser också från kommersiella aktörer – men det offentliga och privata kan tillsammans se till att getingmidjan försvinner och att västra city äntligen blomstrar.

Vid sidan av en utveckling av bangården behöver även Strömbroarna renoveras och byggas ut. Broarna kopplar samman Stockholms Central med hela södra Sverige och en renovering kan med fördel samordnas med utbyggnaden av bangården för att dra nytta av den extra kapacitet som tillkommer när Citybanan är på plats.

Järnvägen måste fungera och människor ska kunna lita på att tidtabeller hålls, både med pendeltåg inom länet och med region- och fjärrtåg som förbinder Stockholm med andra delar av Sverige. Hela tågtrafiken ska präglas av punktlighet, robusthet och snabba hastigheter. Den känsliga getingmidjan ska bort.

- |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
- Utred möjligheten att bygga ut Stockholms Centrals bangård och överdäcka den med plats för nya bostäder och kontor
  - Renovera och bygg ut Strömbroarna

## SLUTORD

Såväl i Sverige som internationellt ser vi en trend där människor flyttar till storstäderna. Inflyttningen till Stockholm är redan idag stor och länet växer med motsvarande ett Göteborg till 2030. Stockholmsregionen har landets i särklass största arbetsmarknad och många människor vill flytta dit jobben finns. Trafiksystemet är redan idag hårt ansatt och för att bygga i kapp med befolkningsutvecklingen krävs stora satsningar. Då är det viktigt att infrastrukturen i Stockholm inte bara ses som en lokal angelägenhet utan som den nationellt avgörande fråga som den är.

Alltför länge har Stockholms roll som tillväxtmotor i landet förbisetts och den stora befolkningsutvecklingen negligerats. Vi kan inte längre bortprioritera huvudstadsregionen. Ska Stockholm fortsätta att växa och vara ett draglok för hela landets tillväxt behövs investeringar. Det är dags att ta ett helhetsgrepp om infrastrukturen i Stockholm - annars riskerar den att bli en hämsko för hela Sverige.

Om Stockholm som arbetsmarknadsregion ska fungera måste människor kunna ta sig till och från jobbet på ett tryggt och tillförlitligt sätt. För ett miljövänligt och hållbart samhälle måste det kollektiva resandet öka och eftersom hälften av alla kollektivresor görs i Stockholm blir utvecklingen i huvudstaden viktig för att nå klimatmålen.

Samtidigt behöver Stockholms infrastruktur i grunden mer av allt. I debatten ställs tyvärr ofta trafikslagen mot varandra. Miljöpartiet och Vänsterpartiet motsätter sig bilen i allmänhet och förbifarten i synnerhet. Med skyggglappar på driver man en enkelspårig linje som inte seriöst svarar upp mot Stockholms utmaningar. Vid ett eventuellt maktskifte i Stockholm 2014 skulle det med största sannolikhet vara hos dessa två partier som Socialdemokraterna söker stöd. I ett sådant läge riskeras den helhetsbild som behövs av Stockholms transportsystem.

Det finns inte en lösning på Stockholms infrastrukturutmaningar. Det behövs en blandning av satsningar på mer kollektivtrafik och fler vägar, satsningar på cykel såväl som båt. Det handlar om att hitta helhetslösningar. Vi har inte råd att ställa trafikslag mot varandra.

Sammantaget innebär detta att politiken måste våga lyfta blicken och titta framåt. Vi behöver en politik som leder till långsiktig tillväxt i Stockholmsregionen. Det som är bra för Stockholm är också bra för Sverige.