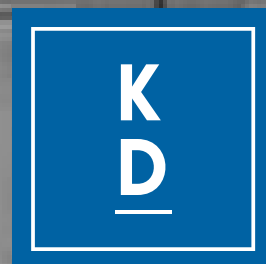


Trafikpolitiskt program

2022

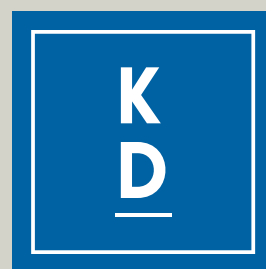
**KRISTDEMOKRATERNA  
I REGION STOCKHOLM**



**STHLM**

# Innehållsförteckning

Förord	3
En trygg kollektivtrafik	5
En innovativ kollektivtrafik	8
En tillgänglig kollektivtrafik	9
En färdtjänst att lita på	11
Anropsstyrd kollektivtrafik	11
Trygga och utveckla flygets möjligheter	12
En levande pendelbåts- och skärgårdstrafik	13
Trängselskatt	14
Framtidens hållbara trafik	14
Regional utveckling för starkare tillväxt	15



**STHLM**

# Förord

**STOCKHOLM ÄR EN AV EUROPAS SNABBAST VÄXANDE STORSTADS-REGIONER.** När hundratusentals nyinflyttade personer kommer att kalla Stockholm sitt hem krävs nya bostäder, nya stadsdelar och inte minst utbyggd och ny infrastruktur.

En stad utan transporter av människor och gods är ingen stad. Fungerande transporter av människor och varor är en förutsättning för att staden ska leva.

Kollektivtrafiken är till för att förenkla människors vardag. En snabb, smidig och trygg kollektivtrafik är för många en förutsättning för att få vardagspusslet att gå ihop. Därför är det av högsta vikt att en expansiv region planerar för långsiktiga investeringar som syftar till att förenkla vardagen för de som bor och verkar i regionen.

**KRISTDEMOKRATERNA VILL** att Stockholms kollektivtrafik ska kännetecknas av trygghet, hög kapacitet och god kvalitet. Kollektivtrafiken ska skapa möten för människor från Stockholms alla delar, ge förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande och bidra till en stärkt arbetsmarknad. Övergång till miljövänliga drivmedel, säkerhetsarbete samt service- och kvalitetsutveckling inom kollektivtrafiken ska stimuleras. Taxor-

na inom kollektivtrafiken ska utformas så att de främjar kollektiva transporter och en god resurshållning. För att klara omställningen till ett hållbart samhälle krävs miljövänlig teknik och smarta lösningar.

Stockholmsregionen kännetecknas av en unik skärgård, närhet till vatten, sammanhängande grönområden, landsbygd, glesbygd, historiska stadsdelar och moderna urbana miljöer. Stockholm ska vara en attraktiv region att leva och bo i. Barn och ungdomar ska växa upp i en storstadsregion som präglas av goda livsmiljöer, trygghet och gemenskap. Kollektivtrafiken med buss, båt, spårvagn, pendeltåg och tunnelbana ska vara attraktiva resealternativ för alla. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska uppleva att kollektivtrafiken präglas av trygghet och tillgänglighet.

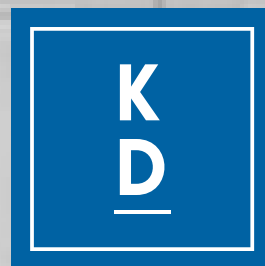
Men även om det är viktigt med en attraktiv och väl utbyggd kollektivtrafik så kan den inte lösa människors alla transportbehov. Det är viktigt att involvera alla trafikslag i regionens framtida utveckling. Medan kollektivtrafiken löser många arbetsresor är det ofta bilen som ser till att den övriga vardagen fungerar. Hämtningar och lämningar på förskola, skjutsar av barn till

forts.

idrotts- och fritidsaktiviteter, handla, hälsa på nära och kära med mera. Bilen är en omistlig del även av många Stockholmares vardag. Därför vill Kristdemokraterna bland annat se att en östlig förbindelse blir verklighet för att få en fungerande ringled runt vår huvudstad. Vi vill också se att Tvärförbindelse Södertörn så snart som möjligt går till byggstart för att förbättra framkomligheten på Södertörn.

Samtidigt som vi ska värna om och utveckla kollektivtrafiken måste vi adressera de stora kostnadsökningarna. Kollektivtrafikens kostnader har ökat snabbare än resandet under många år. Det är inte långsiktigt hållbart. Vi måste därför vara beredda att testa nya lösningar och ny teknik som kan hjälpa till att effektivisera kollektivtrafiken och hålla kostnadsökningarna nere.

Stockholms kollektivtrafiksystem rankas som ett av världens bästa. Det ska vi vara stolta över. Kristdemokraterna vill fortsatt vara med och göra den ännu bättre.



**STHLM**

## En trygg kollektivtrafik

Trygghet är en viktig förutsättning för en god livskvalitet. Om invånarna känner sig otrygga i sitt bostadsområde, på väg till arbetet, på skolgården eller i kollektivtrafiken begränsas livet och samhällets tillgänglighet. Kristdemokraterna vill ha ett tryggt och säkert samhälle, där människor känner tillit till varandra och tillit till att samhällskontraktet upprätthålls. Kollektivtrafiken ska vara trygg för alla.

Otryggheten i kollektivtrafiken har ökat över tid, vilket har kommit att hindra många resenärer från att ta del av kollektivtrafiken. Det ökade otryggheten gäller inte minst tunnelbanan, men då inte i så hög grad på tunnelbanetågen, utan i tunnelbanans närmiljöer. Vid eller i anslutning till stationerna och på väg till och ifrån dem. Brottsstatistiken visar att 60 procent av alla anmälda brott i Stockholms län sker inom en radie av 500 meter utanför en tunnelbanestation. Otrygga miljöer utanför spärmlinjen är ett allvarligt problem som kräver påtagliga åtgärder.

Kameraövervakning är en viktig del i att höja tryggheten och den konkreta säkerheten i kollektivtrafiken och i dess direkta närhet. I dag finns det kameror i bussar, tunnelbanetåg och på peronger men inte utanför spärmlinjerna där majoriteten av de konkreta brotten och ordningsstörningarna sker. Sedan införandet av kameraövervakning i kollektivtrafiken har brotten på Stockholms innerstads tunnelbanestationer minskat med 25 procent sedan införandet av övervakningskameror. Det visar forskning från Stockholms universitet. Kameraövervakning gör således stor skillnad. Det var till exempel kompetenta tjänstemän som med hjälp av

övervakningskameror kunde identifiera föraren som greps för det fruktansvärda terrorrådet på Drottninggatan i april 2017. Kristdemokraterna föreslår att övervakningskameror ska kunna monteras utanför tunnelbane- och pendeltågsstationer samt vid busshållplatser. Som stöd i sitt brottsupplärande arbete begär polisen varje år ut ungefär 3 000 bilduttag från någon av SL:s ca 20 000 övervakningskameror. För att stödja polisens viktiga arbete föreslår vi dessutom att i samverkan med Polismyndigheten implementera digital igenkänning i kameraövervaknings-systemet inom den allmänna kollektivtrafiken i syfte att hitta efterlysta brottslingar.

I dag är fuskåkning ett stort problem. I Stockholm finns det organisationer som aktivt arbetar för ökad fuskåkning och ger stöd, hjälp och råd till den som vill fuskåka. De ger också ekonomiskt stöd till dem som åker fast. Detta är fel och osolidarisk mot kollektivtrafikens betalande resenärer. Vår kollektivtrafik är inte gratis. Och det är ekonomiskt fullständigt ohållbart och orealistiskt att hävda att den ska vara avgiftsfri. Biljettintäkterna är avgörande för den dagliga driften och en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. I Stockholm har vi arbetat för att minska fusket, men det behövs ett flertal ytterligare åtgärder för att komma åt problemet. Tyvärr är lagstiftningen idag på flera sätt utformad till fuskarnas fördel. Bland annat finns det en gräns för hur hög kontrollavgiften får vara när någon åker fast. Det är rimligt att kontrollavgiften inte ska vara hur hög som helst när någon åker dit för första gången. Men när någon åker dit för andra, tredje eller tionde gången är det inte rimligt att den påföljande avgiften ska ha samma be-

gränsning. Kristdemokraterna föreslår dubbla avgifter för den som åker fast för fuskåkning för andra gången samt ytterligare fördubbling vid varje tillfälle vederbörande åker fast för fuskåkning därefter. Den ökande avgiften ska vara ett sätt att komma åt de som sätter i system att planka i kollektivtrafiken och skulle förstås omgärdas av gallringsregler för de registrerade återkommande plankarna. Det vill säga den som inte ertappats med att planka under förslagsvis en treårsperiod försvinner hur registreringen. Skulle vederbörande sedan återkomma som "vanep plankare" igen så påbörjas avgiftshöjning igen för varje nytt rapporteringstillfälle.

Även olovligt spårbedrädande är ett återkommande problem inom kollektivtrafiken. Det skapar förseningar, stora kostnader och är ofta direkt livsfarligt för den som utför överträdelsen. Vi Kristdemokrater föreslår kraftigt utökade böter, och i allvarliga fall även möjliga fängelsestraff, för den som olovligen beträder spåren. Samt att den som gjort sig skyldig till olovlig spårbedrädelse även ska hållas skadeståndsskyldighet för de kostnader förseningar mm. som den olovliga spårbedrädelsen gett upphov till.

Kontrollanter får i dag inte omhänderta eller hålla kvar fuskåkare. Resenärer är inte heller tvungna att enligt lag visa färdbevis vid biljettkontroll utan kan istället välja att lämna fordonet. Detta sätter fuskåkarna i system och skapar ofta obehagliga situationer i trafikmiljön. Kristdemokraterna menar att resenärerna ska vara skyldiga att visa biljett vid kontroll. Om den som åkt fast vägrar att uppvisa legitimation ska kontrollanterna ha rätt att hålla kvar fuskåkaren till dess att polis anländer.

Kristdemokraterna föreslår även att SL inför ett system med in- och utcheckning vid stationerna för all spårbunden kollektivtrafik. Det innebär att kortet blippas både när resenären går in genom spärmlinjen och när resenären går ut genom spärmlinjen. Med ett sådant system skulle det bli svårare för fuskåkare. Systemet skulle också underlätta utveckling, förbättring och uppföljningen av kollektivtrafiken.

En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är avgörande för att stockholmregionen ska fungera och ska underlätta människors vardag. En snabb och smidig kollektivtrafik är för många en förutsättning för att få vardagspusslet att gå ihop. Många väljer att arbeta, koppla av eller läsa en bok under resans gång och ska inte behöva bli störda av andra medresenärer. Störande personer i kollektivtrafiksystemet saknar dessutom påfallande ofta giltig biljett. Försäljning, tiggeri, musicerande och andra ordningsstörningar upplevs som förargliga inslag i kollektivtrafiken. Under vissa tider på dygnet kan det därtill upplevas som otryggt att bli störd och uppmanad att lämna ifrån sig pengar av någon som man inte känner. Om kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ, inte minst för den som dagligen pendlar, är det angeläget att resan är fri från störande och otrygga inslag. Därför föreslår Kristdemokraterna ett förbud mot försäljning, tiggeri och musicerande innanför tunnelbanans och pendeltågens spärmlinjer och på samtliga av SL:s fordon.

För att skapa en trygg miljö i kollektivtrafiken behöver alla resenärer bidra med respekt och omtanke om sina medresenärer. Det är inte direkt möjligt att ha formella regler, med sanktioner

för den som inte följer dem, om att människor ska lämna plats åt äldre eller gravida som behöver sittplats. Men en hjälpsam och solidarisk attityd, där vi ser varandras behov och är hjälpsamma mot varandra ska precis som i samhället i övrigt, vara normen i kollektivtrafiken. Smutsiga skor hör naturligtvis inte hemma på säten och bänkar inte heller rökning på spårtrafikens perronger. Genom att personligen som resenär följa sådana uppmaningar, anslag och förhållningssätt kan vi bidra till att resenärsmiljöerna upplevs som tryggare och trevligare, vilket i förlängningen kan göra att hela regionen upplevs som tryggare. SL ska därför ytterligare intensifiera arbetet för en respektfull kultur i kollektivtrafiken.

Klotter skapar otrygghet förfular och skräpar ner resenärernas miljö. Enligt de senaste siffrorna från SL kostar klottersaneringen en bra bit över 100 miljoner kr varje år. SL har därför med gott resultat implementerat en klotterpolicy för att sanering skall ske inom 24 timmar med goda resultat. Vid pendeltågsspår, bilvägar och broar gäller dock inte denna policy då det är det statliga Trafikverket som äger och underhåller infrastrukturen. När omgivningen vandaliseras och tillåts förfalla ökar risken att ytterligare skadegörelse sker, enligt den i många sammanhang bevisade "broken window teorin".

Kristdemokraterna kräver därför att Trafikverket också implementerar motsvarande klotterpolicy som SL för att eliminera sanera klotter inom en viss given tidsram.

En annan viktig trygghetskapande åtgärd är att personer som har färdtjänst får ta med sig en ledsagare i kollektiv-

trafiken avgiftsfritt. Den möjligheten har vi Kristdemokrater förvaltat i flera år, och vill nu utvecklas till att gälla alla resenärer i den allmänna kollektivtrafiken med den sortens behov. För att underlätta framkomlighet samt orientering för äldre och funktionsnedsatta vill vi kristdemokrater att ledsagare ska få åka med gratis på resan. Idag är SL anslutna till tjänsten ledsagningsportalerna. Med hjälp av den kan resenärer med funktionsnedsättning beställa kostnadsfri ledsagning för alla byten under en resa med kollektivtrafik inom Sverige. Kristdemokraterna tycker inte det är rimligt att resenärer med funktionsnedsättning måste betala dubbelt för att ta med ledsagaren på resan.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Förbjuda tiggeri, försäljning och musicerande innanför tunnelbanans och pendeltågens spärmlinjer och på samtliga av SL:s fordon
- Öka antalet övervakningskameror i kollektivtrafiken
- Sätta upp kameror även utanför stationerna samt i busskurer i samverkan med Polismyndigheten implementera digital igenkänning i kameraövervaknings-systemet inom den allmänna kollektivtrafiken i syfte att hitta efterlysta brottslingar
- Införa hårdare straff mot obehörigt spårbeträdande, avkräva obehöriga spårbeträdare skadestånd och genomföra förebyggande arbete mot obehörigt spårbeträdande
- Ge dubbla avgifter för upprepad fuskåkning
- Ge kontrollanter möjlighet att hålla kvar fuskåkare som vägrar att visa upp legitimation till dess att polis anlät
- Införa ett system med in- och utcheckning vid spärmlinjer
- Att ledsagare till människor med

funktionsnedsättning ska få åka med avgiftsfritt på resan

- För att minska brottsligheten bör att Trafikverket på samma sätt som SL snabbt ska åtgärda klotter och skadegörelse

### En innovativ kollektivtrafik

Stockholms län står inför stora utmaningar med en stark befolkningstillväxt och urbanisering. Antalet kollektivtrafikresenärer ökar och tillför nya resmönster i regionen. Nya digitala verktyg spelar en betydande roll för att förbättra kollektivtrafiken, inte minst när det gäller att utveckla och effektivisera. Kristdemokraterna menar att kollektivtrafiken behöver smarta lösningar som gör den tillgänglig, trygg och attraktiv. Regionen behöver därför fortsätta att vara en aktiv partner inom forskning och utveckling exempelvis genom att erbjuda lämpliga testbäddsmiljöer. Detta gäller utveckling av såväl digitala tjänster som hållbar kollektivtrafik och transporter till exempel genom elektrifiering och autonoma fordon.

Kollektivtrafiken ska underlätta människors vardag. För den som vill hinna skicka några mejl på tunnelbanan, beta av några jobbsamtal på pendeltåget eller läsa förskolans veckobrev på bussen är det angeläget att det finns bra och möjlighet att ladda sin mobila enhet. Detta gäller alla fordonsslag men även på spårstationer. Kristdemokraterna föreslår även att olika operatörer ska få möjlighet att erbjuda wifi i kollektivtrafiken, men minst lika viktigt är att mobilnäten fortsätter att byggas ut så att de ger bra uppkoppling och avbrottslösa samtalsmöjligheter i hela kollektivtrafiksystemet. Vi tror att det är ett sätt att få fler att resa kollektivt, inte minst arbetspendlare.

SL-appen besitter en stor utvecklingspotential för att underlätta resandet. Vi vill att live kommunikation om trängsel på tåg och bussar implementeras i appen. SL-appen ska även användas för att guida resenären till lämpliga infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, samt i vilken del av tåget det är bäst att sitta om man vill komma närmast önskad uppgång. Informationsflödet i kollektivtrafiken är viktigt för resenärer. Det är därför viktigt med bra kommunikation.

Det ska vara enkelt att köpa en biljett, att förstå sig på vilken typ av biljett man ska välja och att planera sin resa. Vi vill därför utveckla mobiltelefonen och molntjänster som biljettbärare. I dag kan man ladda på sitt SL-kort, blippa sitt bankkort eller köpa en biljett via en app i telefonen. Kristdemokraterna vill att systemet öppnas så att det går att köpa biljett även via andra appar än SL:s, till exempel via kartfunktionen i Google Maps. Vi vill också att man inte ska behöva ha ett SL-kort för sitt 30-dagarskort eller årskort utan att även dessa biljetter ska kunna finnas i mobiltelefonen.

I april 2020 presenterade en statlig utredning om ett nationellt biljettsystem. Syftet med ett nationellt biljettsystem ska vara att bidra till att minska persontransporternas klimatpåverkan samt möjliggöra framtida expansioner för biljettsystem och tillägg av moduler, till exempel för internationella köp av biljetter.

Kristdemokraterna vill skapa nyttor för resenären med funktioner som möjliggörs i ett nytt nationellt biljettsystem. Vi vill även säkerställa en nationell infra-



struktur för biljettsystem för framtidens kollektivtrafik vilket harmoniserar resevillkor samt skapa en konkurrensneutral försäljningsplattform med lika villkor för olika aktörer.

Kristdemokraterna föreslår också att SL inför ett system med in- och utcheckning vid stationerna för all spårbinden kollektivtrafik. Det innebär att kortet blippas både när resenären går in genom spärrlinjen och när resenären går ut genom spärrlinjen. Med ett sådant system skulle det bli svårare för fuskåkare samtidigt som systemet ger god, anonymiserad information om stockholmarnas resmönster, vilket skulle vara värdefullt för en bättre trafikplanering.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Att det ska finnas tillgång till Wi-Fi och eluttag i alla fordon, inklusive fartyg samt laddstationer på spårstationer
- Införa ett flexiblare biljettsystem för att underlätta vilken biljettyp som är rätt för varje resenär
- Att Region Stockholm ska fortsätta vara en aktiv part inom forskning och utveckling av hållbar kollektivtrafik och transporter, exempelvis genom att erbjuda lämpliga testbäddsmiljöer
- Införa ett Nationellt biljettsystem
- Fortsätta utveckla en bra kommunikation med resenärerna som informerar om infartsparkeringar, trängsel på tåg, bussar och lediga platser

#### **En tillgänglig kollektivtrafik**

Att resvägen är snabb och tillgänglig samt att resan går i tid är avgörande för att stockholmarna ska välja att resa kollektivt och därtill en förutsättning för många att få vardagspusslet att gå ihop. Därför är det av högsta vikt att en expansiv region planerar för långsiktiga

investeringar som syftar till att förenkla vardagen för dem som bor och verkar i regionen. För resor med mycket högt resande kan spårväg vara ett bra alternativ när bussens kapacitet inte räcker till. Det går naturligtvis in långt fler passagerare i en 60 meter lång spårvagn än i en 18-metersbuss av den typ som i dag trafikerar stombusslinjerna. Kristdemokraterna vill skapa ett sammanhängande spårvägsnät, så att nya resvägar kan skapas och så att vagnpark och depåresurser användas på ett effektivt sätt.

Kristdemokraterna vill ha en östlig förbindelse. Härmed kan äntligen ringen kring Stockholm slutas. När den byggs vill vi att även Tvärbanan binds samman med en förlängning från Sickla till Ropsten och därifrån till Solna station, så att det blir en ring för biltrafik och en för spårväg. Med en hållplats vid universitetet skulle Tvärbanan kunna få en bra bytespunkt mot Roslagsbanan och röda linjens Mörby-gren. Kristdemokraterna vill därtill att Spårväg syd förlängs från Älvsjö till Gullmarsplan. Vi vill också att Spårväg City ska förlängas från Djurgårdsbron till Ropsten och sammankopplas med Lidingöbanan.

För den som inte bor i anslutning till en busshållplats, lokalbana, pendeltåg, tunnelbana eller pendelbåt är det viktigt att det finns förutsättningar för en kombinerad resa. Det innebär att det enkelt ska kunna gå att kombinera kollektivtrafikresan med exempelvis bil eller cykel. Om man inte kan räkna med att få en plats på infartsparkeringen eller om det är för långt mellan parkering och station blir följden att bilen istället tas hela vägen till jobbet. Lika så blir cykeln stående hemma om det inte finns cykelparkering eller om den

parkering som finns är överhopad med cyklar. Kristdemokraterna vill se fler infartsparkeringar för både cykel och bil, inklusive laddningsmöjligheter för elfordon. Vi menar att det är särskilt angeläget att bygga ut antalet infartsparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter i länets yttre delar. Dessutom vill vi att SL-kortet ska gälla som parkeringsbetalning på alla infartsparkeringar. Personer med olika funktionsnedsättningar måste kunna lita på att hela resan är tillgänglighetsanpassad. Alla länkar i resekedjan måste fungera för att resan ska vara möjlig: information före och under resan, gångvägar till och från hållplatser och stationer, tillgängliga hållplatser samt biljettsystem som är lättbegripliga och enkla att hantera. Fordonen ska också vara smidiga att kliva på och av. De ska ha specialanpassade sittplatser och utrymme för hjälpmedel som rullstol eller rullator.

Personalens bemötande måste präglas av omtanke och hänsynstagande. Genom externa högtalare, tydliga displayer, blindskrift och taktila stråk kan tillgängligheten förbättras ytterligare. Kristdemokraterna vill att det på perrongerna ska markeras var dörrarna till tåget eller tunnelbanevagnen kommer att stanna. Toaletter ska finnas på pendeltågsstationer, nya tunnelbanestationer och på tåg som går längre sträckor, för att skapa ökad tillgänglighet. På längre sikt vill vi att man utifrån ett trygghets- och tillgänglighetsperspektiv planerar för plattformsväggar i tunnelbanan, på stationer där det är särskilt trång för att förhindra olyckor. Som ett led i att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken anser vi att kraven på service, driftsäkerhet och underhåll för hissar och rulltrappor måste skärpas. En ny regionalstågstrafik i Mälardalen att

introducerats, Mälartåg. Mälartågen har en jämn tidtabell med tätare avgångar än tidigare regionalståg och förbinder på ett bra sätt Stockholmsregionen med städerna runt Mälardalen. Kristdemokraterna vill att SL-kortet ska gälla på resor inom länet med Mälartågen, så att de kan fungera som snabbpendeltåg som binder ihop länet med Stockholms central och förkortar resorna, från Nykvarn och Södertälje i söder till Märsta och Arlanda i norr. Förutom Flemingsberg och Sundbyberg, där regionalstågen stannar i dag, vill vi att de ska stanna i Älvsjö, Solna, Barkarby och Helenelund.

För att bussarna ska komma i tid är framkomligheten avgörande. Kollektivtrafikkörfält ska så långt som möjligt finnas där det annars finns en risk att bussarna har svårigheter att komma fram i tid. Framför allt ska stombusslinjerna prioriteras. Bussarnas tid vid rödlys behöver minimeras genom signalprioritering. Med hjälp av den senaste forskningen och innovativa lösningar kan signalprioriteringen optimeras så att hela trafiksystemet, såväl bussar som bilar, fungerar så effektivt som möjligt.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Bygga en östlig förbindelse
- Bygga en Tvärbane-ring runt Stockholm med en förlängning från Sickla till Ropsten och vidare till Solna station
- Förlänga spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten och binda ihop den med Lidingöbanan
- Bygga fler infartsparkeringar för cykel och bil, inklusive laddningsmöjligheter för elfordon
- Att SL-kortet ska gälla som betalning på samtliga infartsparkeringar

- På sikt bygga plattformbarriärer i tunnelbanan
- Att Älvsjö, Solna, Barkarby och Hele- nelund blir nya regionalstågsstationer för Mälartågen
- Att SL-kortet ska gälla resor inom länet med Mälartågen
- Ge kollektivtrafikens bussar signal- prioritering

### En färdtjänst att lita på

För personer med olika funktionsnedsättningar, som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken, möjliggör färdtjänstverksamheten och övriga särskilda persontransporter ett delaktigt och aktivt liv. Resenärerna ska bemötas med god service och respekt. Chaufförerna och övrig personal som möter resenärerna måste ha goda kunskaper i svenska, kännedom om olika funktionsnedsättningar och därtill bra lokalkännedom då resenären inte alltid kan förväntas vara behjälplig med vägledning.

För att göra tillståndshandlingen för färdtjänsten enklare, tydligare, effektivare och mer rättssäker vill Kristdemokraterna att regionen ska ansvara för hela processen, från utredning, tillståndsgivning och utförande, och inte som i dag när grundansökan lämnas in i hemkommunen, men beslutet om tillstånd och verksamhetens utförande sköts av regionen. Tills vidare behöver regionen utveckla sitt praktiska ansvar för att förbättra och förenkla ansökningsförfarandet i samverkan med länets kommuner. Exempelvis behöver blanketten för ansökan vara lika lättillgänglig både på papper och digitalt, samt utgå från såväl kognitiva som fysiska funktionsnedsättningar. Funktionerna för att beställa resor och verksamhetens kundservice av resor

ska kontinuerligt utvecklas för att kunna tillmötesgå såväl dem som vill sköta sina beställningar och ärenden digitalt som via telefon. Samtliga chaufförer ska vara särskilt utbildande i praktiskt bemötande och stöd för resenärer med olika funktionsnedsättningar och andra särskilda behov.

Genom att kollektivtrafiken görs allt mer tillgänglig och trygg för äldre och resenärer med funktionsnedsättning kommer behovet av färdtjänst med vanliga taxibilar eller specialfordon på lång sikt att minska. Region Stockholm ska fortsätta att ge färdtjänstresenärer fritt resande i den allmänna kollektivtrafiken via sitt färdtjänstillstånd. Precis som färdtjänstverksamheten ska den anropsstyrda närtrafiken utvecklas även det som ett komplement och möjligt alternativ till färdtjänstresor i taxi.

### KRISTDEMOKRATERNA VILL:

- Säkerställa att färdtjänstchaufförerna, och övrig personal som arbetar med service kring färdtjänstverksamheten har goda språkkunskaper och utbildning om olika funktionsnedsättningar
- Utveckla och förenkla ansökningsförfarandet för färdtjänst
- Utveckla digitalisering och av beställning och kundservicekontakt
- Utveckla regionens ansvar för hela färdtjänsten i Stockholms län

### Anropsstyrd kollektivtrafik

För att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig på bästa sätt i hela Stockholms län behöver anropsstyrd busstrafik finnas tillgänglig i länets glest bebyggda områden. Den införda anropsstyrda trafiken som resenären själv kan beställa har avsevärt förbättrat tillgängligheten och behöver fortsätta att utvecklas. Detsamma gäller också

den anropsstyrda närtrafiken, som är mycket ändamålsenlig där det finns många äldre personer, med eller utan beviljat färdtjänsttillstånd, som har ett behov av en mer portnära trafik än vad den ordinarie kollektivtrafiken kan erbjuda. Närtrafiken går ofta i områden där många äldre bor. Bussen är ett smidigt sätt att ta sig till exempelvis vårdcentralen, mataffären eller till den övriga kollektivtrafiken. En anropsstyrd närtrafik skulle ge en mer trygg och tillgänglig resa för den som har svårt att gå från busshållplatsen eller tunnelbanestationen. Ska verksamheten utvecklas och utökas behöver den dock helt övergå till att bli anropsstyrd. Närtrafiklinjer, skulle kunna utökas och få fler passagerare om den helt övergick till att vara anropsstyrda.

Förutom glesbygdsområden ser vi en funktion för anropsstyrd trafik i områden där vanlig linjelagd busstrafik inte är motiverat, till exempel industriområden, shoppingområden samt nybyggda villaområden.

Idag finns det riktlinjer gällande maximalt gångavstånd till kollektivtrafiken. I innerstaden gäller 500 meter och i glesbygd en km. I takt med att staden växer byggs även nya villakvarter upp på glesbygden. Nybyggda områden skall ha god tillgänglighet till kollektivtrafiken. I nybyggda villaområden, där avståndet till hållplatsen är långt, vill vi införa ett pilotprojekt för självkörande, anropsstyrda mindre bussar. Detta för att lättare transportera resenärer till huvudleder där tillgängligheten till kollektivtrafik är god. Detta skulle på sikt få fler resenärer att välja kollektivtrafiken före bilen.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Införa anropsstyrd trafik i länets glesbygdsområden & Industriområden
- Att närtrafiken ska bli anropsstyrd och en integrerad del av den övriga allmänna kollektivtrafiken samt färdtjänsten
- Utveckla och utöka möjligheterna för självkörande busstrafik inom framförallt närtrafiken i glesbygd och villaområden

#### **Trygga och utveckla flygets möjligheter**

Stockholm – Mälardalen är Sveriges starkaste tillväxtregion, och måste även framöver ge förutsättningar för att den kan fortsätta att vara det. Ett ökat resande med flyg är bra för svensk tillväxt, men leder också till en ansträngd situation där förutsättningar krävs för att effektivisera och optimera verksamheterna. Regeringens förslag att stänga Bromma flygplats samt införande av flygskatt slår hårt mot Arlanda, Bromma flygplats och hela Stockholmsregionen. Flygskatten riskerar att medföra att den internationella trafiken kommer att dirigeras om till exempelvis Köpenhamn. Infrastrukturprojekt likt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har genererat en samverkan mellan stat, region och kommuner för gemensamma och gränsöverskridande infrastruktursatsningar. Kristdemokraterna tycker att det är dags att ta nästa steg och vill därför gå in i en Arlandaförhandling. Med framtidens planering av arbetsplatser och infrastruktur i och omkring Arlandaområdet behöver planeringen få goda möjligheter för att bland annat kunna bosätta sig på ett lämpligt pendlingsavstånd till Arlanda. Detta område sträcker sig runt hela Arlandaregionen där vi ser att den spårbundna trafiken dras vidare och in till Arlanda på ett lämpligt sätt.

Det handlar om allt ifrån att kunna nå kommunerna i nordöstra Stockholm via en utbyggnad av Roslagsbanan till infrastrukturlösningar som ökar tillgängligheten från Uppsala, Västerås och Eskilstuna till Arlandaregionen. Därtill ska de kommersiella flygbussarna få goda förutsättningar att köra från Stockholms regionala knutpunkter. Denna utveckling är vi övertygade gynnar hela Stockholm-Mälardalsregionen och indirekt hela Sverige. Går det bra för Stockholm, går det bra för Sverige. Det är viktigt för hela landet att säkra den framtida tillgången till snabba och effektiva kommunikationer till och från Stockholm. Bromma flygplats fyller tillsammans med Arlanda en viktig roll för flygtrafikkapaciteten i landet, inte minst som nav för inrikestrafiken. I takt med klimatomställningen ser vi att Bromma har bra förutsättningar att bli Sveriges första Aerotropolis för ljudlösa elflygplan.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Genomföra en Arlandaförhandling för att säkerställa investeringar inom infrastruktur och fastighetsutveckling för att stärka Stockholmsregionens tillväxt
- Förstärk kapaciteten på E4 till Arlanda
- Bygga ut Roslagsbanan till Arlanda
- Ge goda förutsättningar för de kommersiella flygbussarna att köra från Stockholmsregionala knutpunkter
- Utveckla Bromma flygplats som den första elektrifierade flygplatsen för inrikesflyg i landet

#### **En levande pendelbåts- och skärgårdstrafik**

Pendelbåtstrafiken i Stockholm har tack vare Kristdemokraterna blivit ett viktigt inslag i stockholmstrafiken. I dag kan man pendla mellan Ekerö och

Stadshuskajen och med pendelbåtlinjen Sjövägen som kör Nybroplan – Nacka – Lidingö – Frihamnen.

Kristdemokraterna vill utveckla fler effektiva förbindelser på Stockholms inre vattenvägar. Bland annat vill vi förlänga linje 80 till Djursholm och Täby samt Solna strand till Stadshuskajen. Vi vill även att testlinje 83x mellan Vaxholm och Strömkajen permanentas samt fortsätta att bygga ut pendelbåtstrafiken i rusningstid. Kristdemokraterna vill därtill se över möjligheten för privata linjer att ansluta sig till SL:s biljettsystem exempelvis mellan Hammarby sjöstad och Nybroplan och mellan Solna strand och Gamla Stan.

För att hitta nya båtlinjer i regionen behövs bättre samarbete mellan regionen, kommuner och länsstyrelsen, både vad gäller bryggor, anslutningstrafik och möjligheter att köra fortare för sjötrafiken. Dels måste arbete om att prospektera och bygga fler bryggor förbättras, dels måste hastighetsbegränsningar på pendelbåtar lyftas.

Waxholmsbolagets årsbiljett kallas för ö-kort. Kortet är till för dem som är skrivna på en ö utan broförbindelse eller statlig färja till fastlandet inom Waxholmsbolagets trafikområde. Vi ser ett behov av att tillgängliggöra ö-kortet för fler invånare, framför allt dem som jobbar ute i skärgården. Den nuvarande pendelbåtsflottan behöver förnyas. Kristdemokraterna vill därför köpa in nytt tonnage för att möta framtidens resenärer. Möjligheten att ställa om pendelbåtar och skärgårdsbåtar till miljövänligare alternativ möjliggörs vid köp av nytt tonnage. Ett nytt tonnage ökar framkomligheten för cyklister då bland annat medtag av cykel på SLs pendelbåtar möjliggörs.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Att privata båtlinjer ska kunna ansluta sig till SL:s biljettsystem
- Sjösätta fler försökslinjer för bättre kommunikation i både Mälaren och Saltsjön
- Förlängning linje Ropsten - Djursholm - Täby
- Sjösätta ny linje Solna strand till Stadshuskajen
- Bättre samråd mellan kommun och länsstyrelse gällande hastighetsbegränsningar och nya bryggor.
- Tillgängliggöra Ö-kortet för fler
- Köpa in nytt tonnage för pendelbåts-trafiken
- Stödja utformandet av cykelfärjor

#### **Trängselskatt**

Syftet med trängselskatten ska vara att sporra resenärer till att använda andra färdmedel än bil och på så sätt minska trängseln på vägarna. Kristdemokraterna anser att trängselskatten inte ska användas för att mjölka pengar från skattebetalarna. Vi menar att regionerna måste få besluta om trängselskatter och verka för att den inte höjs under kommande mandatperiod. Det ska inte vara statens beslut. Trängselskattportalerna ska placeras där de bäst tjänar sitt syfte. Det är angeläget att de inte placeras så att de hindrar tillfarten till infartsparkeringar eller byten till kapacitetsstark kollektivtrafik.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Att Stockholms län och inte staten bestämmer över trängselskatterna i Stockholm
- Att verka för att den inte höjs under kommande mandatperiod

#### **Framtidens hållbara trafik**

För närvarande pågår ett skifte från förbränningsmotorer till eldrift inom transportsektorn. Kristdemokraterna vill se fler sådana lösningar inom kollektivtrafiken. Valet av lösningar ska göras utifrån vad som ger bäst resultat ur en ekonomisk och ekologisk synvinkel. Att göra ett långsiktigt försök att elektrifiera kollektivtrafikens bussar samt bygga elvägar är bra lösningar för att fortsätta arbetet med att ställa om befintlig trafik. För färdtjänst och närtrafik spelar batteridrift en viktig roll i elektrifieringen. Även för båttrafiken kan batteridrift och elhybrider vara en viktig del i omställningen till fossilfri kollektivtrafik.

Ökad automatisering har länge varit en trend inom spårburen trafik. Automatiseringen möjliggör högre turtäthet och lägre driftskostnader. Den ger förutsättningar till högre passagerarkapacitet. Kristdemokraterna vill på sikt införa automatisk drift i Stockholms tunnelbana. De senaste åren har många försök även genomförts med självkörande bussar och bilar. Självkörande taxi skulle kunna vara ett sätt att skapa kollektivtrafik med god turtäthet i utbyggnadsområden. Kristdemokraterna vill även se ett långsiktigt försök med självkörande bussar under den kommande mandatperioden.

Sedan lanseringen 2018 har utbudet för mikromobilitetstjänster ökat kraftigt. Som ett resultat av detta påverkas framkomligheten för fotgängare, i synnerhet äldre och funktionsnedsatta. Idag saknas tydliga regler från politiken gällande elsparkcyklarna. Vi vill därför möjliggöra exklusivitet vid upphandling som ett verktyg för kommuner att reglera mikromobilitetstjän-

ter. Kommuner kommer i så fall kunna ställa tydligare krav om t.ex. maxantal elsparkcyklar, parkeringsregler samt årsavgift. Felparkerade elsparkcyklar vid entréer till tunnelbana, sjukvård och annan omsorgsverksamhet måste åtgärdas med ett parkeringszonförbud. Även personskador och andra olyckor relaterade till elsparkcyklar har ökat kraftigt. Då elsparkcyklar klassificeras som en cykel enligt transportstyrelsen finns begränsade åtgärder för att öka fordonens säkerhet. I stället för att kategorisera elsparkcyklar som en egen fordonsklass vill vi ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekt. Detta möjliggör teknikutvecklingen för elsparkcyklar främst inom säkerhet då bättre hjul och högre batterikapacitet kan implementeras. Vi vill även se en promillegräns för fordon som klassificeras som cykel, på motortrafikerade vägar, för att minska olyckor och personskador men även se generella hastighetsbegränsningar för elsparkcyklar under kvällstid samt fler lågfartsområden.

#### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- På sikt elektrifiera alla bussar i kollektivtrafiken
- Införa automatisk drift i Stockholms tunnelbana
- Jobba för att möjliggöra exklusivitet vid upphandling som ett verktyg för kommuner att reglera delade mikromobilitetstjänster
- För att öka trafiksäkerheten bör regeringen ändra i befintligt regelverket och ta bort den max tillåtna watteffekten på eldrivna en-persons-fordon i enlighet med Transportstyrelsens utredningsförslag
- Parkeringsförbud för elsparkcyklar vid T-banans entréer

- Inför en promillegräns för fordon som klassificeras som cykel, på motortrafikerade vägar
- Flera lågfartsområden

#### **Regional utveckling för starkare tillväxt**

Kapaciteten i Stockholms läns elnät har under de senaste åren varit ansträngd. Redan 2017 larmade Svenska kraftnät om svårigheter att tillgodose effektuttag i Stockholm utan att genomföra omfattande nätförstärkningar. Begränsningar i transmissionsnäten och de regionala distributionsnäten har lett till att elnätens, främst transmissionsnätets, kapacitet nu har uppnåtts och överskrids under delar av året, framför allt under kalla vinterdagar. Detta kan påverka möjlighet till omställning av energisystem, ex. begränsa möjligheterna till att elektrifiera industriella processer för att minska koldioxidutsläpp. Det kan även påverka möjligheterna att nå nationella mål om klimatneutralitet och fossiloberoende samt begränsa bostadsbyggande och infrastruktur-satsningar.

Kärnkraft har en roll i att bekämpa klimatförändringen och små kärnreaktorer (Small Modular Reactors) kan ses som en del av kärnkraftens framtid. De små kärnreaktorerna skiljer sig från konventionella reaktorer på så sätt att de är både fysiskt och effektmässigt mindre samt utrustade med funktioner för passiv säkerhet. De har färre aktiva system och kräver färre mänskliga ingrepp, vilket betyder att de öppnar upp för möjligheten att placera reaktorerna närmare tätbebyggda områden och förenklar drift och utformning.

Lämplig lagstiftning och bestämmelser för små kärnreaktorer och nya använd-

ningar av kärnenergi behöver utformas för att bättre kunna möta framtidens förändrade energibehov.

Idag står vägtrafiken i Sverige för cirka en tredjedel av landets koldioxidutsläpp, varav godstrafiken står för cirka en tredjedel. Vägtrafikens klimatpåverkan är betydande och dess negativa miljöpåverkan måste minskas genom ökad användning av biodrivmedel och på sikt en massiv elektrifiering, där elvägar kan vara ett alternativ.

Staten har traditionellt sett ansvar för väginfrastruktur men dagens komplexa samhällsprojekt, elvägar, saknar en enskild aktör som ensam kan fatta beslut som styr över andra. Det finns dessutom inga regelverk särskilt utformade för anläggande och användande av elväg. Därför behöver man sträva efter att få till ett gemensamt agerande, vilket ställer stora krav på samverkan och dialog med stat och kommuner för att gemensamt kunna arbeta för att elvägen ska genomföras.

Idag finns tusentals laddbara fordon i Sverige, ett antal som ökar ständigt och snabbt. En väl fungerande och utbyggd laddinfrastruktur ökar möjligheterna att använda redan befintliga laddbara fordon och är en förutsättning för att öka antalet elfordon på de svenska vägarna. Den transformation av transportsektorn som elektrifieringen innebär ställer höga krav på utbyggnaden av laddinfrastruktur för att möta den efterfrågan som kommer att finnas.

Stockholm är beroende av ett väl fungerande transportsystem i hela landet och påverkas av den statliga infrastrukturplaneringen. Staten har en viktig roll som lagstiftare avseende standarder,

elnät, markupplåtelse och parkering medan regioner ansvarar för regionplanering och kommuner ansvarar för den mer detaljerade markanvändningen inom sina geografiska gränser.

Att förvalta och underhålla det svenska elnätet, som är en del av vår samhällsbärande infrastruktur, som byggts upp av flera generationers arbete och investeringar är en grundförutsättning för ett hållbart samhälle. Under 2000-talet har dock kapacitetsbrister i infrastrukturerna nått en ny kritisk nivå på grund av att regeringen har investerat för lite i infrastrukturen.

Regeringen har under de senaste fyra mandatperioderna satsat mer pengar på underhåll än tidigare, men trots det har budgetramarna satts för lågt i förhållande till behoven. Decennier av underinvesteringar i kapacitet och underhåll har lett till att vi har hamnat i en situation med en växande underhållsskuld. För att kunna hålla jämna steg med kostnadsökningar och den högre nivån på underhåll som krävs i en sliten anläggning som utnyttjas allt hårdare krävs en större fokuserad satsning på infrastruktur.

Idag finns bara en större väg när man ska passera Stockholm eller ta sig mellan de norra och södra delarna: Essingeleden, som går rakt genom Stockholm. Det gör transportsystemet i regionen sårbart och alternativa trafikstråk behövs. Därför är det bra att förbifart Stockholm byggs för att avlasta det regionala vägnätet.

Nuvarande väg 259 på Södertörn i södra Stockholm är en av landets mest olycksdrabbade sträckor och Södra länken som redan är hårt trängseldrabbad kan komma att proppas igen och



förvärra trängsel och trafikstockningar i stora delar av Stockholms län. Genom att bygga tvärförbindelse Södertörn kommer det regionala vägnätet avlastas, bättre kollektivtrafik möjliggörs och de södra och norra delarna av länet bindas samman. Därmed skapas nya, viktiga möjligheter för boende, pendling och näringsliv.

Behoven av interregional och storregional järnvägstrafik till 2050 bedöms vara så stora att det behövs ytterligare spårkapacitet på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, på Västra Stambanan mellan Älvsjö och Järna samt på Svealandsbanan mellan Södertälje och Nykvarn.

Valet av lösning på kapacitetsproblemen behöver utgå från en samlad analys och en långsiktig inriktning som inkluderar samtliga framtida kapacitetsbehov i järnvägssystemet i länet. Med den nya containerhamnen Norvik kommer den tunga godstrafiken öka kraftigt på vägnätet på Södertörn. Redan idag är tvärförbindelserna mellan östra Södertörn och E4/E20 hårt belastade. På väg 259 mellan Huddinge och Haninge är var femte fordon en tung lastbil, den högsta andelen i länet. Därför är behovet av den planerade motorvägen Tvärförbindelse Södertörn akut.

För att minska sårbarheten i trafiksystemet, avlasta E4/E20 mellan Södertälje och Stockholm och få bort den tunga trafiken från den smala och olycksdrabbade väg 225 mellan Södertälje och Nynäshamn vill vi också att en tunnelösning för förlängning av väg 73 till E4 söder om Södertälje utreds.

Underhållsskulden på det svenska

vägnätet ökar. Det gäller även Stockholms län. Enligt en analys utförd på uppdrag av Transportföretagen är var tionde väg i Stockholms län i mycket dåligt skick. Sprickbildningar, spårdjup och ojämnheter är inte bara vanligt på vägar i glesbygd. Det förekommer även i alltför hög utsträckning på vägar i Stockholms län.

1937 beslutade Sveriges riksdag att en procent av kostnaderna vid statlig byggnation skulle satsas på konstnärlig gestaltning. När storlandstinget bildades 1971 blev det formellt beslutat att även Stockholms läns landsting skulle tillämpa procentregeln, men med upp till 2 procent av produktionskostnaden. Men konstnärlig utsmyckning är viktigt för trivsel och trygghet i kollektivtrafiken. Vi anser att procentregeln är ett dyrt och ineffektivt sätt att hantera skattebetalarnas pengar. Därför anser vi att procentregeln slopas, på så sätt kan vi effektivisera användningen av skattebetalarnas pengar.

En god uppkoppling till internet i hela regionen är viktigt. I spåren av covid 19 är det troligt att allt fler kommer att arbeta hemifrån och bosätta sig längre ut i länet. Stockholmsregionen har stora delar landsbygd och med en god internetuppkoppling blir dessa delar allt mer attraktiva att bosätta sig i vilket också kan gynna den regionala utvecklingen på mindre orter i länet. En ökad lokalbefolkning ger underlag för den lokala mataffären och så vidare. Att man dessutom kan arbeta hemma och undvika långa persontransporter är bra för klimatet samtidigt som livspusslet blir enklare att få ihop. Kristdemokraterna anser att bredbandsutbyggnaden är prioriterad för en levande landsbygd i Stockholms län.

### **KRISTDEMOKRATERNA VILL:**

- Akut lösa kapacitetsbrister i elnätet för länet
- Ändra lagen för var man kan bygga små kärnreaktorer
- Förhandla med stat och kommuner om gällande el-vägar
- Förhandla med stat och kommuner att bygga ut laddinfrastruktur för att möta framtidens efterfrågan
- Sätta press på staten att underhålla befintlig infrastruktur som är underfinansierad i länet
- Bygga Tvärförbindelse Södertörn
- Utredda trafiklösning Järna/Norvik väg 73
- Att en ny passage över eller under Södertälje kanal utreds, planeras och byggs inom en snar framtid.
- Att 1%-målet för kultursatsningar vid nybyggnation slopas
- Satsa på mer bredbandsutbyggnad för en levande landsbygd

#### **E-post**

[stockholm@kristdemokraterna.se](mailto:stockholm@kristdemokraterna.se)

#### **Facebook**

[facebook.com/kdstockholm](https://facebook.com/kdstockholm)

#### **Instagram**

[@kdstockholm](https://instagram.com/kdstockholm)



**STHLM**