



## Satsa på Stockholm-Mälardalregionen – gynna hela Sverige

De sju länen som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits-process har enats om ett gemensamt svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transport-systemet 2018-2029.

På Mälardalsrådets Infrastrukturdag den 7 december diskuterades remiss-svaret. Samtidigt påbörjades arbetet inför nästkommande planperiod och system-analys. Stockholm-Mälardalregionen som en del av en internationell handelskontext diskuterades, liksom arbetet med den storregionala godsstrategin.



# Viktigt att lagt kort ligger i den nationella åtgärdsplaneringen

**Beslutade åtgärder i nuvarande plan måste slutföras. Det är ett av kraven i Stockholm-Mälardalsregionens gemensamma remissvar till förslaget om nationell plan för transportsystemet.**

■ De sju länen som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits-process har enats om ett gemensamt remissvar inför regeringens kommande beslut om nationell plan för perioden 2018-2029.

**Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötaland och Gotland** har gjort gemensam sak och återigen tagit fram gemensamt remissvar. Utgångspunkten är att satsningar på Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur gynnar hela Sveriges tillväxt.

I Trafikverkets förslag noterar Bertil

Kinnunen (S), regionråd Uppsala och vice ordförande i En Bättre Sits, att flera redan beslutade och påbörjade projekt bortprioriteras, senareläggs eller skjuts på framtiden.

- Lagt kort ligger. Där det finns tidigare beslut i planer kring infrastruktur måste de slutföras. Ändrar man i tidigare beslut försvarar det för oss på den lokala nivån. Det här måste till för att vi ska klara våra åtaganden med till exempel bostadsbyggande, säger han.

Bertil Kinnunen pekar särskilt på fyra objekt; Ostlänken, Östlig förbindelse, Hallsbergs rangerbangård med dubbelspår till Degerön samt Tvärförbindelse Södertörn.

**I det gemensamma remissvaret** påpekas att Ostlänken behöver färdigställas till år 2028, och att fyrspåret på sträckan

Uppsala-Stockholm inte finns med fullt ut. Även Arlandas tillväxt och behov av kapacitetsförstärkning i väg och järnväg lyfts fram liksom behovet av att utveckla Solna och Barkaby som bytespunkter i det storregionala systemet.

Bertil Kinnunen berättar att man även trycker på för att få bättre lokala möjligheter att jobba med beteendeförändringar, det som kallas steg 1 och steg 2-åtgärder.

- I dag ligger det på den statliga nivån, men det är på regional och lokal nivå som vi har de bästa förutsättningarna att få ut mer av de resurser som finns med smärre justeringar, säger han.

Remissvaret kan läsas i sin helhet på [www.malardalsradet.se](http://www.malardalsradet.se)





**Jessica Rosencrantz (M):**

– Den här regionen är ett utmärkt exempel på att vi behöver mer av allt. Mycket finns med i förslaget till nationell plan, men jag saknar till exempel satsningar på Östlig förbindelse, som är viktig på vägsidan. En ökad satsning på järnvägsunderhåll är alla överens om, men hur kommer pengarna ut till spåren?



**Pia Nilsson (S):**

– Transportplanen har ett stort fokus på järnväg och det är bra. Men vi behöver också komma åt sjöfarten och se till att få ett större utbyte mellan Trafikverk och Sjöfartsverk och att vi politiker ser till att det också blir verkstad.



**Hans Ekström (S):**

– De senaste planerna har inneburit en positiv förändring. Stockholm-Mälardalen har fått betydligt bättre tilldelning än vad vi har fått historiskt och det tror jag inte minst beror på samarbetet i En Bättre Sits.



**Robert Halef (KD):**

– I det stora hela är det ett bra förslag, men självklart finns det idéer som skulle kunna göra detta ännu bättre. Exempelvis hitta lösningar för mer båtpendling i kollektivtrafiken och hur vi får många fler att använda sig av cykel.



**Nina Lundström (L):**

– Det är inte ambitionsnivån i sig, utan det handlar om hur det ska finansieras. Vi måste våga blicka ut och se hur andra gör ute i världen. Jag är själv mycket intresserad av OPS-lösningar. Vi måste våga höja blicken och se förutsättningslöst på alternativ finansiering.



**Erika Ullberg (S):**

– Från Mälardalsrådet och En Bättre Sits är det ett otroligt viktigt perspektiv att det här ska vara robust och långsiktigt och då måste man också infria det man har lovat. Det finns några centrala objekt som vi behöver se till att de blir verklighet lite snabbare.

## REGIONENS POLITIKER REAGERAR PÅ TRANSPORTPLANEN: Innehåller Trafikverkets förslag till nationell plan tillräcklig transportkapacitet för att klara av den starka tillväxten i regionen?



# Internationella konkurrensen kräver politisk samsyn

**Arlanda, Ostlänken och bättre samordning mellan olika transportslag. Det är några av frågorna som riksdagsledamöterna från Stockholm-Mälardalsregionen reflekterar över när de diskuterar det gemensamma remissvaret till den nationella transportplanen.**

■ Robert Halef (KD), ledamot i trafikutskottet, tycker att regionens remissvar är bra.

– Vi driver i princip samma frågor; vi vill att bygget av Ostlänken ska komma igång så fort det går. Jag hade också önskat att det fanns mer tydliga planer för genomförandet av Östlig förbindelse i Stockholm.

**Nina Lundström (L)**, ledamot i trafikutskottet, vill se samplanering för att få ut mer effekt ur transportsystemet.

– Systemtänket är väldigt intressant. Hur kan man byta trafikslag och få systemet i dess helhet att fungera oavsett om godset går till sjöss, på spår eller gummihjul och då pekas det ut ett antal kritiska punkter som man måste hantera. Då tror jag att vi skulle kunna vässa systemet, inte bara genom att bygga till utan också vässa det som redan finns.

Hans Ekström (S), ledamot i konstitutionsutskottet, tycker att det är bra att enigheten håller i sig i Stockholm-Mälardalsregionen.

– Den gemensamma prioriteringen av Arlanda och regionens internationella konkurrenskraft känns viktig. Sedan är det vår regions stora utmaning, Saltsjö-Mälarsnittet, som begränsar trafiksystemet. Kapaciteten förbättras i och med Citybanan, beslut om de nya



Pia Nilsson (S) och Jessica Rosencrantz (M) sitter båda i riksdagens trafikutskott. Till vänster: Erik Langby (M), vice ordförande i Mälardalsrådet.



T-banelinjerna och Förbifart Stockholm men det behövs mera. Vi behöver samtidigt påminna oss om de framgångar som är inräknade.

Han tar också upp den storregionala tågtrafiken med en gemensam taxa.

– Man kan fundera över de samhälls-ekonomiska kostnaderna över att vi inte hållit ihop regionen och att vi har låtit Axel Oxenstiernas länsgränser påverka oss under så lång tid. Det är ett kraftigt underbetyg till oss politiker i regionen att vi inte har klarat detta tidigare.

Erika Ullberg (S), Mälardalsrådets ordförande, lyfter fram styrkan med Mälardalsrådet som en gemensam plattform.

– Här har vi tagit tydliga steg framåt

och vågat göra ännu tydligare prioriteringar och verkligen visat staten att vi förstår att resurserna inte är obegränsade. Det är ett stort steg framåt att vi till exempel fått konsensus kring Arlanda och den internationella konkurrenskraften.

**Erik Langby (M)**, vice ordförande i Mälardalsrådet, konstaterar att han som Stockholmspolitiker fått nya perspektiv tack vare samarbetet.

– Genom Mälardalsrådets arbete har fler fått upp ögonen för viktig infrastruktur utanför den egna länsgränsen. Idag talar vi i Stockholms län varmt om rangerbangården i Hallsberg. Det ger en bild av vad de här intensiva processerna betyder – att man inte bara sitter och diskuterar det som finns utanför den egna dörren. Vi jobbar tillsammans år efter år, tittar på olika trafikslag, olika geografiska delar och tar till oss av varandras erfaren-



Stockholm-Mälarbänken i riksdagen möter Mälardalsrådet. Från vänster: Robert Halef (KD), Nina Lundström (L), Hans Ekström (S), Erika Ullberg (S) och Erik Langby (M).

heter och synpunkter. Det är stort när vi samlas på det här viset.

**Jessica Rosencrantz (M)**, vice ordförande trafikutskottet, ser hållbarhet i transportsystemet som den stora utmaningen.

– Transport och infrastruktur handlar om att kunna ha två tankar i huvudet samtidigt. Att både kunna säkra tillgänglighet i regionen och i hela landet och göra det så att vi ställer om till ett mer hållbart system, säger hon.

Pia Nilsson (S), ledamot trafikutskottet, håller med och pekar på målet att reducera utsläppen i transportsektorn med 70 procent fram till 2030, vilket kräver obekväma beslut.

– Det är vissa styrmedel som vi måste ta oss an för att kunna få till en reduktion av utsläppen från våra transporter. Då handlar det till exempel om vägslitage-skatt, flygskatt, ett bonus malus-system och sannolikt en hel del annat för att få till klimatsmarta transportlösningar.

## Vad är viktigt att satsa på i det storregionala perspektivet?

**Parisa Liljestrand (M), kommunstyrelsens ordförande, Vallentuna:**

– Östlig förbindelse som binder ihop Stockholm med en ringled. Där finns stora vinster för det kommer till syvende och sist vara så att en stor del av gods- och persontrafiken måste gå på vägar.



**Olov Holst (M), kommunstyrelsens ordförande, Sigtuna:**

– Hållbarhetsfrågan kommer att vara helt avgörande och här måste vi samarbeta i hela Stockholm-Mälardalenregionen.



**Marie Wilén (C), kommunstyrelsens ordförande, Heby:**

– Vi som bor lite utanför Stockholm kan vara en del av lösningen. Ta tillvara på de delar av regionen där vi inte har en trafikinfarkt än. Arbetsmarknads- och transportregioner krymper så det finns goda möjligheter att använda hela regionen.



**Patrik Isestad (S), kommunstyrelsens ordförande, Nynäshamn:**

– Arlanda och Norvik. Men det viktigaste är att vi i den här storregionen är överens kring satsningarna på infrastruktur. För om inte vi är överens kommer vi inte nå någon som helst framgång.





Parisa Liljestrand (M), Marie Wilén (C), Olov Holst (M) och Patrik Isestad (S) är alla kommunstyrelsens ordförande i olika kommuner i Stockholm-Mälardalen.

## Snabb utvecklingstakt ställer krav på samverkan för effektiva godstransporter

Snabb förändring av konsumtionsmönster och ökade godsvolymer. Det präglar diskussionen inför arbetet med en gemensam storregional godsstrategi när fyra kommunstyrelseordförande samtalar.

■ Parisa Liljestrand (M), kommunstyrelsens ordförande i Vallentuna, lyfter fram behovet av samverkan.

– Vi har jobbat ganska mycket i stuprör när det gäller övergripande planering och det syns. Resultatet möter vi på vägarna i dag. Vi har en infrastruktur som inte fungerar vare sig för person- eller godstrafik, säger hon.

Olov Holst (M), kommunstyrelsens ordförande i Sigtuna, menar att vi måste ta med persontransportperspektivet även när vi diskuterar gods.

– Vi kan inte i den nya godsstrategin separera persontrafik från godstransporter för de slåss om exakt samma infrastruktur.

**Patrik Isestad (S)**, kommunstyrelsens ordförande i Nynäshamn, konstaterar att godstransporterna i regionen ökar rejält redan nu.

– När hamnen i Norvik öppnar 2020 och containerhamnen 2022 innebär det också att 350 000 lastbilar trafikerar hamnen. Det är inte rimligt, och då bör vi

också se över hur vi omlastar vidare ut i Mälardalen, säger han.

I Heby kommun finns i dag tio e-handelsföretag och antalet anställda bara i ett av företagen, Apotea, har ökat från två 2011 till cirka 350 idag.

– Det här visar hastigheten i tillväxten för e-handel. Hittills kommer en stor del av godset med lastbil så vägarna är otroligt viktiga. Men det kommer också in gods från Gävle hamn. Sedan ska varorna ut till kunder i Mälardalen så vi måste ha fungerande flöden i hela regionen,

## Vilken är den viktigaste frågan att ta med sig i arbetet med den storregionala godsstrategin?

**Vivian Erixon, Lidingö:**

– Sjöfart och att man tydligt tar med sig hållbarhetstankarna och de olika transportslagens klimatpåverkan.



**Henrik Hedensjö (M), Norrtälje:**

– Att titta på helheten och inte göra lösningar kommun för kommun eller län för län. Mycket av godstrafiken är stordrift där det finns skalfördelar, därför måste man ha ett större perspektiv.



**Carl-Ewert Ohlsson (C), Sandviken:**

– För oss är det att vara en part. Vi ser att Gävle-Sandviken är en del i Mälardalens framtid och vi måste engagera oss mer med de andra länen i Stockholm-Mälardalen regionen för att få en samsyn kring de funktionella sambanden. Det är en överlevnadsfråga.



säger Marie Wilén (C), kommunstyrelsens ordförande i Heby.

**Olov Holst** tar också upp Arlandas tillväxt. 27 miljoner passagerare i dag förväntas bli 40 miljoner på sikt. Redan i dag jobbar 25 000 människor i området, vilket beräknas öka till 50 000 inom bara tolv år.

– Arlanda är ett fullständigt epicentrum, inte bara i vår närhet, utan i hela landet. Det här ställer enorma krav på infrastrukturen. Den är undermålig, det är köer i princip dygnet runt på E4 och Ostkustbanan är full med tåg. Hur ska vi klara en ökad fraktvolymer? Staten behöver stappa upp rejält med infrastrukturinvesteringar och det måste ske nu.

Parisa Liljestrand menar att vi redan har en hjärtinfarkt i trafiken.

– Det är nödvändigt att vi tar Arlandafrågan på allvar. Flygplatser är den nya tidens hamnar, och vi har inte ställt om för det. Vi kan inte längre bara tänka persontrafik. Det vi också ser, om vi blickar ut i Europa, är att flygplatserna blir hela flygplatsstäder. Det innebär att vi får ytterligare belastning förutom den godstrafik som redan går via Arlanda.

**Marie Wilén** betonar vikten av att lösa transportfrågan hållbart.

– Vi behöver människor som jobbar inom transportnäringen och hållbara transporter för att det här ska funka, säger hon.

Olov Holst ser ett problem med en för långsam planeringsprocess.

– Det är konsumtionsmönster som styr gods beteenden och just nu förändras dessa mycket, mycket fortare än vad vi förändrar infrastrukturen.

Han får medhåll av Parisa Liljestrand.

– Vi har haft en mycket långsammare utvecklingstakt om vi tittar historiskt och vi har haft tid på oss att fundera kring strategier. Det kan vi inte i dag. Utvecklingen springer förbi oss, säger hon.

## Bred process lägger grunden till godsstrategin

**Arbetet med en storregional godsstrategi har dragit igång.**

– Det här är en långsiktig process med sikte på nästa nationella transportplan, säger Bertil Kinnunen (S), regionråd i Uppsala och vice ordförande i En Bättre Sits.

■ Det gäller att ligga steget före, påpekar Bertil Kinnunen.

– Vi utgör den centrala delen av landet och en stor del av landets transporter går till, från, genom eller inom vår region. Vi bör göra vårt bästa för att bidra till den nationella godsstrategin och ta fram gedigna underlag precis som Mälardalsrådet brukar göra inför inspel till den nationella nivån.

**I systemanalysen** finns ett åtagande att utveckla en storregional godsstrategi, och nu har arbetet startat med att ta fram underlag till denna.

– Det är en bred process och det finns goda möjligheter att delta i arbetet både från politisk nivå och tjänstemannansidan. Vi bjuder även in aktörer från näringsliv och akademi i arbetet. Gods är en bärande del av samhället och vi har ett antal utmaningar, säger Micael Sandberg, seniorkonsult som leder arbetet.

Han pekar bland annat på digitalisering, kapacitetsbrister, en svårstyrd marknad och utsläpp av växthusgaser från transportsektorn.

Bland utgångspunkterna i arbetet finns förutom systemanalysen även den tidigare godsgruppens arbete inom En Bättre Sits, Trafikverkets underlag till nationell plan, den befintliga strategin från godstransportrådet Östra Mellansverige med mera.

**Under våren** väntas en delrapport, och huvudfrågan vad vi kan göra på kort och lång sikt kommer att arbetas fram successivt. Strategin utgör en viktig del i den kommande systemanalysen.

## Vilken är den viktigaste frågan att ta med sig i arbetet med den storregionala godsstrategin?

**Einar Schuch, Trafikverket, region Öst:**

– Det storregionala perspektivet måste sättas i kontexten nationellt och internationellt men även "the last mile" – hur får vi in godset på ett smidigt sätt i storstadsområdena som är tätbefolkade och där vi förtätar.



**Olof B Nystrand (MP), Solna:**

– Samordning och strukturering mellan de olika transportslagen och lägga tonvikten på de rätta delarna. Behoven växer på ett annat sätt än vad infrastrukturen byggs ut. E-handelsfrågan till exempel går i otakt med infrastrukturplaneringen.



**Gunilla Roxby Cromvall (V), Stockholm:**

– Vi måste också implementera sjöfarten. Jag tycker inte att vi gör det i dag. Varför inte nyttja sjöfarten i Mälaren, där har vi mycket att vinna på att flytta över de långa transporterna. Infrastrukturen finns redan i form av leder och hamnar.



# Ökad medvetenhet om det europeiska transportsystemet

**Stockholm-Mälardalenregionen är en viktig länk i transportsystemet i såväl ett nationellt som ett europeiskt perspektiv.**

■ Mats Gunnarsson (MP), regionråd, Region Örebro län, konstaterar att det internationella perspektivet är livsviktigt.

– Vi är i en korsning när det gäller europeiskt gods och utgör en viktig länk för hela Sverige. Det måste uppmärksammas mer. Vi måste förstå sambanden nord-syd som skär genom Mälardalen.

Han betonar vikten av samarbete.

– Vi blir starkare när vi hjälps åt. Det handlar om att kunna ge en gemensam bild

till trafikverk och regering från sju län i Stockholm-Mälardalenregionen. Men vi måste även tänka längre bort än våra länsgränser. Tillsammans kan vi öka medvetenheten om behoven.

Carola Alzén, vd, Mälardalenregionen, efterlyser ett helikopterperspektiv.

– Vi skulle kunna få en bättre funktion av godsflöden om vi utnyttjar den lediga kapacitet som finns inom sjöfarten och genom att bättre nyttja ostkusthamnarna längs hela kusten. Men vi måste göra mer för att skapa effektiva anslutningar till väg och järnväg och där måste vi också ha varuägare och speditörer med oss.

Mälardalenregionen är också



Carola Alzén, vd, Mälardalenregionen, och Mats Gunnarsson (MP), regionråd Örebro, diskuterar Stockholm-Mälardalen ur ett internationellt perspektiv.

ett exempel på hur man kan använda EU-medel från CEF, Fonden för ett sammanlänkat Europa.

– Vi fick pengar för att göra utredning, men har inte lyckats få medel för invest-

eringar. Tyvärr följer inte finansieringen de mål som pekats ut i transeuropeiska transportnätet TEN-T. Här behövs en tydligare koppling mellan CEF och TEN-T, anser Carola Alzén.

## FAKTA/TEN-T

I det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ingår komponenter som vägar, hamnar, vattenvägar, flygplatser, järnvägar och väg- och järnvägsterminaler. I Mälardalen finns de viktigaste vägarna och järnvägarna med i TEN-T liksom de större hamnarna, men även vattenvägarna på Mälaren.

I den nya förordningen från 2013 definieras transportövergripande nät i två nivåer, ett övergripande nät och ett stomnät. Förordningen gäller direkt som lagstiftning i alla medlemsländer.

Bland målen nämns sammanhållning, effektivitet och hållbarhet. Bland kraven på det övergripande nätet finns bland annat det nya signalsystemet ERTMS för järnvägen och godsbanor som ska klara 22,5 tons axellast och 740 meter långa tåg.

## FAKTA/CEF

Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, är ett bidragssystem för att finansiera projekt som stöder riktlinjerna för TEN-T. Den pågående planperioden 2014-2020 är budgeten på 27,4 miljarder euro, varav transporter står för den allra största delen, 22,4 miljarder euro.

I Stockholm-Mälardalenregionen har bland annat Norra länken, kombiterminalen i Rosersberg och dubbelspår Hallsberg-Degerön fått stöd genom CEF.

Projekt finns över hela landet med en tyngdpunkt på järnvägssatsningar.

Alla ansökningar måste godkännas av Näringsdepartementet och handläggs av ett särskilt CEF-sekretariat inom Trafikverket.

Mälardalsrådet driver medlemmarnas infrastrukturfrågor för ett bättre resultat i den nationella transportinfrastrukturplaneringen. För att fler och smartare satsningar ska göras i våra län. Till nytta för resenärer och godstransporter i hela landet. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-arbetet. I En Bättre Sits samarbetar sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – för att rätt nationella infrastruktursatsningar ska göras fram till 2030. Satsningar som gör att regionen och resten av landet kan fortsätta utvecklas. Läs mer på [www.enbattresits.se](http://www.enbattresits.se).

Textdokumentation och layout: Journalisthuset. Foto: Per Groth/Mälardalsrådet  
Ansvarig utgivare: Maria Nimvik Stern, [maria.nimvikstern@maldalsradet.se](mailto:maria.nimvikstern@maldalsradet.se)



MÄLARDALSRÅDET