



## Kick off mot en ny regional systemanalys

Politiker och tjänstemän från sju län i östra Mellansverige har dragit igång arbetet mot en ny storregional systemanalys. På en konferens i Stockholm den 26 mars fick representanter för de fyra temagrupperna också möjlighet att göra en utblick kring stora aktuella infrastrukturprojekt som Sverigeförhandlingen, Ostlänken och den kommande inriktningsplaneringen för nästa infrastrukturproposition.

# // Andra steget i ett historiskt åtagande

– Ni är i dag med om början av det andra steget i ett historiskt åtagande, säger Christer G Wennerholm (M), ordförande i Mälardalsrådet, med adress till de 60-tal politiker som deltar i temaarbetet som ska leda fram till en ny storregional systemanalys 2016.

En Bättre Sits-arbetet har nystartat efter valet 2014 och för andra gången ska politikerna i regionen enas kring nödvändiga prioriteringar om infrastruktur och trafik.

– Hela En Bättre Sits-processen började egentligen med det som snart är klart, nämligen Citybanan, där vi gemensamt visade att vi kunde göra nödvändiga prioriteringar när det gäller infrastrukturen och landa i en samsyn, påpekar Christer G Wennerholm.

– En Bättre Sits gjorde att vi kunde samla regionen och tala med en gemensam röst gentemot representanter för staten och regeringen. Det var historiskt.

Christer G Wennerholm ser en styrka i att det är företrädare från sju län som gemensamt arbetar mot en ny storregional systemanalys.

– Tillväxten och befolkningsökningen är en angelägenhet för hela regionen. Det kan vi aldrig lösa ensamt i Stockholm

eller Uppland eller Östergötland. Vi måste göra det tillsammans.

Christer G Wennerholm påpekar också vikten av att se bortom snäva administrativa gränser.

– Min egen resa har gått från en Stockholmscentrerad vardag till att höja blicken och se bortom kommun- och länsgränser. För de människor som bor här struntar i sådana gränser när de väljer var de ska bo, jobba eller studera och de accepterar inte att vi som politiker gör något annat. För oss gäller det bara att lösa problemen så att vardagen fungerar för alla som väljer att bo och verka i vår region.

Och han är hoppfull inför det kommande arbetet.

– När vi nu ser frukterna av det arbete vi tidigare gjort så är jag full av tillförsikt att vi kommer att bli minst lika framgångsrika denna gång.



## Vad har du för förväntningar på En Bättre Sits?

**Jan Valeskog (S),  
Stockholms stad:**

– Det som varit positivt sedan tidigare är det samförstånd som skapats i regionen och vi går nu in i en spännande process där samverkan i regionen är fortsatt viktig. Ny transportplan, Sverigeförhandlingen med höghastighetståg, den östliga förbindelsen i Stockholm och tunnelbaneutbyggnad är några av de spännande ingredienserna i detta.



**Åsa Eriksson (S),  
Norbergs kommun:**

– Att vi tillsammans kan lyfta blicken över den egna vardagen och kommunen och se till utvecklingen i hela regionen. En Bättre Sits är en viktig arena för detta arbete. För att få en bättre sits i hela regionen måste vi skapa tågförbindelser till fler kommunala centrum. Stockholm växer men klarar sig inte utan omlandet och för att växa och må bra måste omlandet ha bra förbindelser till Stockholm.



**Moa Rasmusson (FP),  
Sollentuna kommun:**

– Att vi får en helhetssyn i regionen för vad som är viktigt och vad vi måste prioritera. Det är nyttigt att lyfta blicken och få nya infallsvinklar. Vilka trafikslag som ger bäst samhällsnytta blir också en het fråga, särskilt i Stockholm. Är det tunnelbana, spårvägar eller vad?





– Med en gemensam målbild kan vi se till att vardagen fungerar i hela regionen, säger Christer G Wennerholm.



Maria Nimvik Stern, Mälardalsrådet.



Carina Jönhill Nord, Sweco, med delar av kunskapsunderlagen.

## Kunskapsunderlag grund för det fortsatta arbetet

**Ett stort antal fördjupade utredningar och analyser har tagits fram inom ramen för de olika temagrupperna i En Bättre Sits. Totalt handlar det om 378 sidor som alla finns tillgängliga på [www.enbattresits.se](http://www.enbattresits.se).**

– Rapporterna är framtagna av konsultgrupper, från vår region men även från andra delar av Sverige och från organisationer som finns i processen och från det tjänstemannastöd som finns knutet till de olika temagrupperna, berättar Carina Jönhill Nord på Sweco som på uppdrag av En Bättre Sits gjort en sammanställning av det breda kunskapsunderlaget.

Under 2013 inleddes ett arbete i temagrupperna med förtroendevalda från de sju länen i östra Mellansverige där ett

antal utmaningar identifierades. Sedan har tjänstemännen i varje grupp fortsatt arbetet, vilket resulterat i ett antal utredningar och analyser.

Maria Nimvik Stern, tf generalsekretär för Mälardalsrådet och processledare för En Bättre Sits, berättar att arbetet fortsätter i temagrupperna – delvis med nya förtroendevalda – vilket ska leda fram till en ny storregional systemanalys för de sju länen i östra Mellansverige.

– Kunskapsunderlaget ger en nulägesbild. Nu är det upp till grupperna att prioritera och rangordna de brister som är viktigast utifrån respektive temaområde. Och, fundera över vilka åtgärder som kan rätta till bristerna utifrån fyrstegsprincipen. Det handlar inte bara om att bygga nytt utan det är viktigt att titta på alla slags åtgärder, säger Maria Nimvik Stern.

### **Maria Almesåker (M), Region Östergötland:**

– Jag är ny i arbetet och hoppas förstås att få lära mig mer om frågorna. Jag har en positiv bild av En Bättre Sits som en bra arena för att skapa samarbete i – vilket är nödvändigt för att skapa en utveckling i hela regionen.



### **Daniel Dronjak Nordqvist (M), Huddinge:**

– Frågor om transporter och tillgänglighet i ett bredare perspektiv måste hanteras gemensamt och utan en samsyn kommer vi att få svårt att hävda oss gentemot andra regioner. Intressant är också att frågor om trafik och infrastruktur kan engagera långt utanför kommungränserna. Se bara på Bromma flygplats som man skulle kunna tro är en intern Stockholmsfråga, men som engagerar hela landet.



### **Patrizia Strandman, Västerås stad:**

– Min förhoppning är att vi alla ska kunna lyfta blicken och se vilka åtgärder som är bäst för hela Mälardalen. För att klara det behöver vi ett kunskapslyft och där har temagrupperna en viktig uppgift. Frågor om vilka flygplatser och hamnar vi ska satsa på i regionen är sådant som inte togs upp i förra omgången av En Bättre Sits och som kan bli tufft att hitta en samsyn kring.



# Ostlänken – hur 1+1 blir 3

**Investeringen i Ostlänken är första etappen i ett nytt höghastighetsnät i Sverige. Men det finns stora utmaningar, både tekniskt och planeringsmässigt.**

Bakgrunden till satsningen är att både södra och västra stambanan är överbelastade och därmed sårbara.

– Ingen del av södra stambanan har mindre än hundra tåg per dygn, vilket är en väldigt hög siffra internationellt sett. Med Ostlänken blir 1+1=3 eller kanske 4 då vi kan separera de snabbaste tågen från övrig trafik, säger Fredrik Brokvist, Trafikverket Region Öst.

Just nu förbereds en ansökan om tillrådighet enligt miljöbalken som ska gå in till regeringen under våren.

– Vår ambition är en successiv byggstart under åren 2017–2021 och målet är att de första tågen ska börja rulla 2028, säger Fredrik Brokvist.

En utmaning för projektet är att finansieringen är väldigt baktung och ligger sent i den nuvarande infrastrukturplanen.

– Här bör vi göra ett omtag när transportplanen ska revideras nästa gång.

Trafikverket jobbar parallellt med flera processer. Två kontrakt är redan tecknade gällande strategier för kommande genomförande. Järnvägsplanerna upphandlas parallellt.

Tekniken som ska användas på den nya banan blir i flera fall helt ny för Sverige och Fredrik Brokvist är ganska övertygad om att vi kommer att behöva gå utanför landets gränser för att hitta vissa kompetenser.

Ett intensivt arbete pågår också vad gäller dragningen i Linköping.

– Där är järnvägsutredningen ännu inte fastställd. De bro- och tunnelalternativ som studerats innebär stora kostnader och vi har även fått ett tilläggsdirektiv att titta på en dragning utanför centrum.



## Fakta/Ostlänken

Ostlänken är första delen i ett nytt höghastighetsnät och en tung anläggningsinvestering med 154 kilometer ny höghastighetsjärnväg med dubbla spår, cirka 200 broar och 20 kilometer tunnlar. När banan står klar ska sträckan Stockholm–Linköping klaras på en timme. Kostnaden beräknas till 35 miljarder kronor.

## Trafikverket förbereder sig för den kommande inriktningsplaneringen



**Trafikverket förväntar sig ett uppdrag inom kort vad gäller underlag för den nya infrastrukturpropositionen som ska läggas fram av regeringen nästa år.**

– Vi förbereder oss genom att bygga upp en projektorganisation, uppdaterar prognoser och kalkylerna för stora systempåverkande åtgärder som höghastighetsbanorna och den östliga förbindelsen i Stockholm, säger Sten Hammarlund,

projektledare för inriktningsplanering vid Trafikverket.

Behov finns också att göra en fördjupad omvärldsanalys och att göra en översyn av metoderna för regionala systemanalyser.

– Vi kommer att samverka med omgivningen så gott vi kan med hearings som gör det möjligt för regionerna att ge synpunkter och input på vårt arbete. Och i den mån det finns nytt material hos kommunerna eller regionerna är vi tacksamma att få med detta, säger Sten Hammarlund.

### Ilona Sztamari-Waldau (V), Uppsala kommun:

– Att vi kan skapa en ny samsyn i regionen. Vi är starka tillsammans och det är bara genom en gemensam samsyn som vi kan nå framgång. Viktigt är också att vi har fokus på hela regionen i de här frågorna och inte bara talar om Stockholm.



### Nanna Wikholm (S), Stockholms läns landsting:

– Att vi får en gemensam målbild som resulterar i att vi bygger ut infrastrukturen och skapar ett mer hållbart resande samtidigt som befolkningen växer i regionen. För att klara det krävs att vi tar fram ett gemensamt kunskapsunderlag. Och, inte minst viktigt, att företrädare, både politiker och tjänstemän, träffas för att diskutera frågorna.



### Magnus Åkerman, Stockholms handelskammare:

– Godsfrågorna måste tydligare upp på agendan. Den kraftiga befolkningsökningen gör också att behovet av godstransporter ökar kraftigt. Och det är samma vägar och järnvägar som används för att transportera gods och människor. Godslieferanserna måste fram – och vi måste hitta vettiga och hållbara sätt att göra detta på.



# Den största satsningen på infrastruktur på 150 år

Höghastighetsjärnvägar och andra satsningar i landets tre storstäder ska ge minst 100 000 nya bostäder.

Sverigeförhandlingens uppdrag är att skapa förutsättningar för den största infrastruktur-satsningen i landet på 150 år.

– Vi ska bygga nya stambanor som ska klara höghastighetståg som kan köra i 320 km/tim. Det handlar om att kunna resa hållbart och bekvämt från Stockholm till Malmö på 2,5 timme och till Göteborg på 2 timmar, säger Catharina Håkansson Boman som är regeringens förhandlingsperson.

Tanken är att avlasta de befintliga och knöckfulla stambanorna men satsningen öppnar också upp för förbättrade arbetsmarknadsregioner och fler bostäder.

Sverigeförhandlingens uppdrag är att lämna förslag för finansiering men även hur utbyggnaden ska gå till, sträckningar och stationer.

Förutom höghastighetsbanorna ska Stockholmsförhandlingen även titta på kollektivtrafiken och annan infrastruktur i storstäderna,

man har ett tilläggsdirektiv kring cykel-åtgärder och har ärvt frågan om

**”Det kommer inte att bli så många stopp. Tänk flygplatsstationer”**

den östliga förbifarten i Stockholm från Stockholmsförhandlingen. I uppdraget ingår även att titta på kapacitetsbehoven i norra Sverige och en ny Danmarksförbindelse.

Frågan om medfinansiering är central i arbetet.

– Med tanke på projektens storlek kommer det i första hand att handla om statliga anslag, men vi kommer att titta brett på alla typer av finansiering som trängselskatter, banavgifter, vägslitageavgifter, flygskatt och annat som kan bidra, säger Catharina Håkansson Boman.

Hon påpekar att Sverigeförhandlingen är just en förhandling och inte en utredning.



Catharina Håkansson Boman är regeringens förhandlingsperson i Sverigeförhandlingen.

– När vi har överenskommelser skriver vi bindande avtal med åtaganden kring bostäder och medfinansiering, säger hon.

Dragningen av det nya höghastighetsnätet är till vissa delar så gott som klar. För den första delen, Ostlänken mellan

Järna och Linköping, återstår diskussioner om var stationerna ska ligga. Sedan försätter den nya

stambanan till Jönköping som blir ett nav i det nya systemet. Jönköping– Malmö är den sträcka som det råder mest oklarhet kring.

– Det kommer inte att bli så många stopp för höghastighetstågen. Tänk flygplatsstationer. Men det ger också möjligheter för andra tåg på den nya stambanan.

Catharina Håkansson Boman tycker att kommunerna och de regionala huvudmännen bör fundera över vilka åtgärder som kan vidtas för att dra nytta av satsningen och att skapa bra förbindelser och anslutningar till de nya ”flygplatsstationerna” – men de diskussionerna ska tas med Trafikverket.

## Tidplan Sverigeförhandlingen

Under våren görs regional-ekonomiska analyser och möten hålls med berörda kommuner och regioner.

- Ett lagförslag om värdeåterföring som ger möjlighet att förhandla med mark- och fastighetsägare kommer i juni.
- Den sista juli ska kommunerna redovisa sina nytto- och intressentanalyser.
- En delrapport om de kommersiella förutsättningarna för höghastighetsjärnvägen kommer vid årsskiftet.
- 2016 räknar man med att själva förhandlingarna drar i gång och hösten 2017 ska alla överenskommelser vara klara.

Mer info och alla underlag finns på [sverigeforhandlingen.se](http://sverigeforhandlingen.se)



## Så drivs En Bättre Sits vidare

Den andra fasen av En Bättre Sits drivs i fyra olika temagrupper med cirka 15 politiker i varje grupp, ungefär hälften av dem är nytillkomna efter valet 2014.

Temagruppernas roll är att verka fram breda politiska lösningar. Varje arbetsgrupp leds av ett presidium och stötts av tjänstemän som redan tagit fram ett omfattande kunskapsunderlag.

De fyra temagrupperna har ett brett politiskt deltagande från alla län.

Det övergripande arbetet inom En Bättre Sits leds av Lilla Gruppen, en styrgrupp med förhandlingsmandat. Här deltar en representant från respektive länsplaneansvarig och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de sju länen.

Mälardalsrådet samordnar och koordinerar arbetet.



Tommy Levinsson, Mats Gunnarsson, Viking Jonsson och Jan Owe-Larsson är ordförande i var sin temagrupp.

### Regional utveckling

**Presidium:** Tommy Levinsson (S), Landstinget Västmanland (vice ordförande ej klar)

### Regional kollektivtrafik

**Presidium:** Mats Gunnarsson (MP), Region Örebro län och Bertil Kinnunen (S), Landstinget Uppsala län

### Godsfrågor

**Presidium:** Viking Jonsson (S), Regionförbundet Sörmland och Johan Edstav (MP), Regionförbundet Uppsala

### Transporttillgänglighet

**Presidium:** Jan Owe-Larsson (M), Region Östergötland och Anders Åhlund, Länsstyrelsen Västmanland

## KOMMANDE EVENEMANG

7-8 maj. Mälartinget, Nyköping

23 oktober. Storregional infrastruktur- och kollektivtrafikdag, Färgfabriken, Stockholm

Temagruppernas mötestider finns på [enbattresits.se](http://enbattresits.se)