



## Kommande prioriteringar upp på bordet

Underhåll av de befintliga systemen prioriterades högst när politiker och tjänstemän inom En Bättre Sits för första gången rangordnade funktions- och bristområden inom fyra temaområden. Syftet var att ge inspel till den kommande storregionala systemanalysen. Över 200 politiker och tjänstemän deltog i workshopen som var en del av Mälardalsrådets storregionala infrastruktur- och kollektivtrafikdag den 23 oktober på Färgfabriken i Stockholm.

# Mest framgångsrika storregionala samarbetet

**Kristoffer Tamsons (M), ordförande i den politiska styrgruppen, beskriver arbetet inom En Bättre Sits som Sveriges största och mest framgångsrika frivilliga storregionala samarbete.**

■ En Bättre Sits har varit framgångsrik och historiskt kunna visa att arbetet gjort skillnad.

– Det storregionala samarbetet har gjort skillnad för medborgarna i våra län men också bidragit med robusta och efterlängtade järnvägsinvesteringar som gynnar Sverige som helhet. Det här är Sveriges största och mest framgångsrika frivilliga storregionala samarbete, säger Kristoffer Tamsons.

Han påpekar också vikten av fortsatt samarbete mellan de sju länen i Östra Mellansverige.

– Från min horisont i Stockholm är det tydligt att ensam inte är stark. Vi behöver varandra. Det har vi sett många bevis för. Om vi inte förstår att vi lever i en stor region där människor är ganska ointresserade av länsgränser skapar vi onödiga låsningar. Vi behöver läsa upp, se länsöverskridande så att de investeringar som görs i infrastrukturen får direkta kopplingar till människors vardag.

Kristoffer Tamsons är övertygad om att regionen även i fortsättningen kan komma överens.

– Vi är sju län med olika behov och utmaningar. Kan vi prata med en röst? Absolut. Citybanan är ett handfast exempel på detta.

En framgångsfaktor, enligt Kristoffer Tamsons, är att arbetet vilar på fakta.

– Vi ser till att samla in kunskap och ha en faktabaserad diskussion som vilar på en gemensam tillit om att vi är starkare tillsammans. Processen vinner också på att vi har en öppenhet där vi vågar uttrycka vad vi tänker och tycker.

Han vill lyfta fram den enskilda pendlaren i diskussionen.

– Industrivaror har traditionellt vägt tyngre än människor när infrastrukturen har byggts. Men det mänskliga resandet är en stark drivkraft i vår region som vi



**“Från min horisont i Stockholm är det tydligt att ensam inte är stark”**

måste lyfta fram. Vi behöver verkligen höja pendlarens behov i vårt tankesätt och värdera det mycket tyngre än tidigare, inte minst i relation till staten.

Vad kännetecknar en framgångsrik region?

– Det är människorna. Det som krävs för att människorna ska trivas och må bra handlar till stor del om saker som rör mänsklig rörelse och mänskliga möten. Där kan vi lägga grunden med en robust infrastruktur med kvalitet.

– Det finns en styrka i viljan att landa hem något även denna gång från den storregion som vi alla tillhör, säger Kristoffer Tamsons (M).







Tommy Levinsson (S), ordförande i temagruppen för regional utveckling.



Vivianne Gunnarsson (MP).



# Stockholm i centrum för regional utveckling

**Tillgängligheten till Stockholm är den viktigaste frågan för hela regionen. Det är en av slutsatserna från temagruppen kring regional utveckling.**

■ Funktionalitet i förhållande till Stockholm är tydligt den faktor som betyder mest för den regionala utvecklingen i regionen. Temagruppen konstaterar att trycket på effektiva transporter till och från Stockholm kommer att öka.

– Tillgången till Stockholm handlar om ett kapillärsystem som vi måste ta på oss att bygga. Det måste gå att dagpendla i hela regionen. Då blir bostadsfrågan också en fråga för hela regionen, säger Tommy Levinsson (S), ordförande i temagruppen.

Temagruppen har också tittat på till-

gängligheten mellan de regionala kärnorna. Där är utbytet mindre än väntat. Med undantag för Linköping-Norrköping och Västerås-Eskilstuna är utbytet ganska litet. Även i exempelvis Örebro är Stockholm det främsta målet för pendling.

– Man brukar prata om 40 minuter till

en timme som gräns för pendling, men Västerås har en betydligt mindre pendling från Örebro trots att avstånden bara är hälften mot Stockholm, säger Anders Åkerström, Landstinget Västmanland.

Gruppen konstaterar också att utvecklingen av den förstörade arbetsmarknadsregionen har avstannat,

pendlingen ökar men det sker ingen fortsatt integration av de lokala arbetsmarknadsregionerna.

– På sikt måste vi även stärka våra nodstäder. Här är Linköping-Norrköping ett bra exempel i dag, menar Tommy Levinsson. Arbetsmarknaden växer

också snabbare i Stockholm än i omgivande län.

– Det är viktigt att förhålla sig till detta. Kompetensförsörjningen löser vi bara om det är möjligt att pendla till Stockholm. Är det den utvecklingen vi vill se eller kan vi stärka arbetsmarknaden i övriga regionen? undrar Anders Åkerström.

**”Man brukar prata om 40 minuter till en timme som gräns för pendling”**



# Underhåll avgörande för tillgängligheten

Reinvesteringar och löpande underhåll av det befintliga väg- och järnvägsnätet är bärande faktorer för transporttillgängligheten i storregionen. Men även Arlanda och sjöfarten lyfts fram av temagruppen.

■ Temagruppen för transporttillgänglighet har studerat både gods- och persontransporter och främst då till och från regionen.

Jessica Cedergren, Länsstyrelsen Västmanland, pekar på några prioriterade funktioner.

– Vi behöver återupprätta den funktionalitet som vårt system var tänkt för. Det handlar om ökat underhåll av järnvägen, men också av vägar, där underhållsskulden kanske inte är lika känd.

När det gäller reinvesteringar i det befintliga nätet

ser gruppen också behov av att det läggs i en egen budget så att inte

ökade satsningar på underhåll leder till minskade reinvesteringar.

– Men vi behöver även prioritera inom reinvesteringar även om vi öronmärker pengar till detta, menar Jessica Cedergren.

Sjöfarten har potential att avlasta landinfrastrukturen.

– I Europa går 25 procent av godset på sjön, i Sverige är det 7 procent, vilket



Jessica Cedergren, Länsstyrelsen Västmanland, lyfte fram underhållsskulden för vägnätet.

är lite pinsamt med tanke på vår långa kustlinje. Pengar pratar, vi behöver skapa konkurrensneutralitet mellan transportlagen så att det inte kostar mer att frakta gods sjövägen.

Arlanda pekas ut som en stor och viktig pusselbit och det krävs goda direkta

flygkommunikationer ut i världen för att regionen ska vara attraktiv.

– Sjöfarten och flyget nämns tydligt den här gången inom En Bättre Sits-arbetet. Det har varit en intressant kunskapsresa att vi har belyst de transportslagen vilket vi kommer att ha nytta av när vi ska skriva systemanalysen, säger Jan Owe-Larsson (M), ordförande i temagruppen.

**”I Europa går 25 procent av godset på sjön, i Sverige är det 7 procent”**

## Vad är det viktigaste för att få En Bättre Sits?

**Bengt-Åke Nilsson, FP, Landstinget Västmanland:**

– Att vi håller ihop och talar med en röst gentemot staten. Det visar också erfarenheten av tidigare omgången av En Bättre Sits-arbetet där vi fick stort genomslag i den senaste infrastrukturplanen.



**Staffan Olsson, M, Stockholms läns landsting:**

– Infrastrukturen och tillgänglighet i hela regionen är viktig för att klara utmaningarna, inte minst vad gäller bostadsmarknaden. För att kunna skapa förutsättningar för arbete och tillväxt måste vi ha tillgänglighet i hela regionen. Allt kan inte gå genom Stockholm och Centralen.



**Anna Sehlin, V, Stockholms läns landsting:**

– Att vi inte låser oss vid ett stort prestigeprojekt. Jag säger inte att Citybanan är ett prestigeprojekt men det är inte så att det framöver finns ett stort infrastrukturprojekt som löser regionens utmaningar och problem.





Bertil Kinnunen (S), vice ordförande, och Mats Gunnarsson (MP), ordförande i temagruppen för kollektivtrafik.

## Kortare restider för kollektivtrafiken

**En kollektivtrafik som är konkurrenskraftig och pålitlig kan bidra till att vi får En Bättre Sits.**

■ Temagruppen för kollektivtrafik har utgått från de övergripande målen för En Bättre Sits och brutit ned dem till fyra konkreta mål för kollektivtrafiken.

1. Bidra till tillgänglighet i en pågående regionförstoring.
2. Möjliggöra en omfattande omställning från bil till hållbart resande.
3. Främja en samhällsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik.
4. Bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet tillgängligt, konkurrenskraftigt och attraktivt.
  - För att klara detta måste kollektiv-

trafiksystemet bygga på ett antal principer, som kortare restider och fler avgångar. Det ska vara pålitligt, stabilt och tillgängligt. Taxan bör utformas så att den främjar ökat resande – inte maximerar intäkterna, säger Fredrik Eliasson, Region Örebro län, som är sammankallande tjänsteman i temagruppen.

När det gäller dimensionering ser gruppen en fördubbling av antalet resenärer till 2030, och alla stora resenärsgrupper ska kunna använda kollektivtrafiken.

I ett försök till inriktning till 2030 ser Fredrik Eliasson förbättringar på de flesta håll.

– I första hand handlar det om fler tåg och snabbare trafik in mot Stockholm och

där trafiken kan förlängas till Arlanda och Uppsala har det också gjorts.

Mats Gunnarsson (MP), är ordförande i temagruppen. Han påpekar att jobbet inte är färdigt.

– När vi börjar visa en karta så händer det saker. Men håll fast vid resenärsperspektivet i det fortsatta arbetet. Vad kan vi göra för att resenärerna ska få en bättre vardag?

Bertil Kinnunen (S), vice ordförande i temagruppen, framhåller vikten av samverkan.

– Vi måste hålla ihop i regionen om vi ska få mer resurser till kapacitetsutbyggnad men också till drift och underhåll av de system som finns. Om vi inte håller ihop hamnar investeringarna någon annanstans, säger han.

**Nisse Gran, KD, Borensbergs kommun:**

– Vi måste bygga ny kapacitet och nya spår i järnvägs-systemet och samtidigt få det nuvarande systemet att fungera bättre. Vi måste satsa betydligt mer på underhåll, som tyvärr varit eftersatt i så många år, för att få transporter av både människor och gods att fungera i hela regionen.



**Anna af Sillén, M, Nyköpings kommun:**

– Att vi fortsätter att jobba tillsammans. Vis av tidigare erfarenheter vet vi att det lönar sig att vi har en samsyn och själva kan göra prioriteringar för att få nödvändiga satsningar i infrastrukturen i land.



**Elizabeth Salomonsson, S, Köpings kommun:**

– Att vi ser helheten och tittar på alla transportslagen från gång och cykel till flyg och sjöfart. Det är roligt att se att även sjöfarten nu kommit upp på agendan för att klara ökade gods-transporter och avlasta väg och järnväg. Hos sjöfarten finns outnyttjad kapacitet men vi måste också göra investeringar i hamnarna.







Intensiva diskussioner i arbetsgrupperna om framtida prioriteringar.

# Underhåll har högsta prioritet

**Underhåll av de befintliga väg- och järnvägssystemen är det mest prioriterade området, både vad gäller transporttillgänglighet och kollektivtrafik. Det visar resultaten av den workshop som genomfördes under den Storregionala infrastruktur- och kollektivtrafikdagen.**

■ De 200 deltagarna hade i uppgift att göra prioriteringar både på kort sikt, till 2030, och på längre sikt, till år 2050. Diskussionerna utgick ifrån de fyra tema-gruppernas områden och deltagarna fick gemensamt i grupper prioritera utifrån ett antal funktions- och bristområden. Syftet var att ge inspel till den kommande storregionala systemanalysen som ska tas fram 2016.

Ur den samlade bilden märks att drift och underhåll prioriterades högst av grup-



perna. Det gäller väg och järnväg inom transporttillgänglighet och järnväg inom kollektivtrafik.

Att peka ut storregionala noder och godsstråk prioriteras högst bland godsfrågorna och kapacitetsbristen på järnvägen är bland de högst prioriterade på

både kort och lång sikt från flera tema-gruppsdiskussioner. När det gäller regional utveckling hade tillgängligheten mellan Stockholm och de regionala noderna högsta prioritet på kort sikt, medan möjligheten att bättre knyta ihop de regionala noderna fick högre prioritet på längre sikt.





Urban Granström (S), Catharina Fredriksson (S) och Viking Jonsson (S) i ett samtal.

## Små insatser ger stora förbättringar för godset

Allt pekar på en kraftig ökning av godstransporterna. Samtidigt är resurserna för större investeringar begränsade.

– Vi tror inte att näringslivet kommer att få det bättre än i dag, säger Viking Jonsson (S), ordförande i temagruppen för gods.

■ Temagruppen konstaterar i sina slutsatser att godsmängderna kommer att öka kraftigt. Det gäller inte minst Östra Mellansverige med sin tillväxt och befolkningsökning.

– Det här innebär stora

utmaningar för systemet samtidigt som resurserna för större investeringar riktade mot gods är begränsade. När vi har investerat i ny järnväg och upprustat de befintliga spåren – hur mycket finns det då kvar till andra trafikslag, frågar sig Viking Jonsson.

Sjöfarten pekas ut som en nödvändig del för att klara ökade godsmängder.

– Regionens hamnar kan utnyttjas bättre och vi tror att det gäller att få sjöfarten att ta en ökad del av godstransporterna, säger Viking Jonsson.

Över huvud taget måste de olika transportslagen användas effektivare och med ökad grad av intermodalitet, menar gruppen.

– Transportföretagen måste kunna välja bästa transportslag för varje delsträcka och då måste det finnas ett system som gör det möjligt att växla transportslag. Vissa kommuner har satsat i kombiterminaler men här behövs en storregional syn, säger Fredrik Idevall som är sammankallande tjänsteman i temagruppen.

Det finns också stor potential i mindre åtgärder snarare än större projekt.

– Det är inte så att vi alltid löser problemen med flashiga fyrspår.

Insatser som förlängda mötesspår, höjning av broar, att bygga bort backar och andra flaskhalsar kan ge mycket mer transporter på spåren med ganska små insatser, menar Fredrik Idevall.

Varudistributionen in till städerna är ett annat område där det behövs en storregional samsyn.

– Om den ena kommunen inför miljözoner och stänger ute vissa typer av lastbilar och grannkommunen har andra regler så skapar det stora problem för transportörerna, säger Fredrik Idevall.

## Ny systemanalys tas fram under 2016

60 politiker jobbar i de olika temagrupperna och ett 40-tal tjänstemän bidrar i arbetet.

Målet är en ny systemanalys 2016.

■ En Bättre Sits är en bred och långsiktig process som tog ett omtag hösten 2013 med sikte på kommande nationella transportplaner. Målet är att ta fram gemensamma prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågorna som ska utmytna i en systemanalys nästa år.

– Det handlar om sju län och en mängd aktörer och intressenter som deltar i den spännande resan, säger Maria Nimvik Stern, Mälardalsrådet som koordinerar processen.

De fyra temagrupperna har ett brett politiskt deltagande från alla län där totalt 60 politiker deltar. Ett 40-tal tjänstemän från de deltagande organisationerna medverkar också i arbetet.

Det finns ett gediget kunskapsunderlag kring nuläge och utmaningar som de olika temagrupperna har tagit fram. Mer än 400 sidor med rapporter som kan hittas på En Bättre Sits hemsida, [enbattresits.se](http://enbattresits.se).

– Temagrupperna har utgått ifrån bristerna i transportsystemet och nu startar arbetet med att prioritera – vad ska vi ta tag i?

➔ De regionala systemanalyserna ska vara färdiga den 31 oktober 2016.



# Ambassadörerna en styrka för En Bättre Sits

**En Bättre Sits-arbetet har skapat starka ambassadörer. Men höghastighetsbanorna ses som ett hot. Det visar en ny undersökning som Mälardalsrådet låtit göra.**

■ Kommunikationsbyrån Reformklubben har på uppdrag av Mälardalsrådet gjort en undersökning bland de intressenter som deltar och berörs av En Bättre Sits och pekar i sin analys ut såväl styrkor och svagheter, som möjligheter och hot.

Bland styrkorna nämns att arbetet i förra omgången skapat starka ambassadörer som tror på samverkan och En Bättre Sits-processen för att få större genomslag. Det finns också en stor enighet i prioriteringar av järnväg och spår och satsningar på ökat underhåll.

Bland svagheter nämns att många är nya i arbetet och därmed saknar historik och engagemang. Få kan också nämna tidigare segrar.

Anja Alemdar på Reformklubben,



Politiker och tjänstemän fick under workshopen ge input i visionsarbetet och bland annat fundera över varför Östra Mellansverige ska prioriteras i infrastruktursatsningarna.

visar på möjligheten att skapa en vision.

– Vad ska arbetet leda till? Hur kan ni bilda detta visionärt och visa på helheten? Peka på vad satsningarna får för betydelse för jobben och koppla detta till nationens utveckling, råder hon.

Ett hot som många nämner är satsningarna på höghastighetsbanor, och att det riskerar bli en gökunge som kommer att suga upp allt investeringsutrymme. Många nämner också att det är lätt att glömma väg, flyg och sjöfart för att alla talar om järnvägen.



33 nya dubbel-däckartåg har beställts från Stadler. Ordervärde: 3,5 miljarder kronor.

## Ny trafik 2017 med ett storregionalt tågssystem

**Det blir en ny och bättre regionaltågstrafik när Citybanan öppnas. Nya moderna dubbeldäckartåg har köpts in och trafiken utökas rejält jämfört med i dag.**

■ Det nya regionaltågssystemet som införs efter att Citybanan öppnas börjar allt mer få fast form.

– En del i satsningen är att vi får mer regional tågtrafik. Målet är timmestrafik på alla sträckor under hela dagen, vilket blir en stor förbättring jämfört med i dag, säger Lisa Sandberg på Mälab.

Det blir också en större integration med den lokala kollektivtrafiken genom en ny Mälardalstaxa så att resenären kan åka på samma biljett hela vägen på både lokaltrafik och regionaltåg.

33 nya tåg ska levereras av Stadler med början år 2018. Ordervärdet är 3,5 miljarder kronor.

– Tågen blir dubbeldäckare med 350 fasta sittplatser med en komfort anpassad för restider på 1–2 timmar. Designmässigt ska tågen profileras under Mälabs nya varumärke, berättar Lisa Sandberg.

Det är också klart att det blir en verkstadsdepå i Eskilstuna, i anslutning till stationen. Eskilstuna kommun anlägger depån och Mälab hyr den under 25 år.

## DET HÄNDER FRAMÖVER I INFRASTRUKTURARBETET

**Våren 2016:** Remissvar på Trafikverkets underlag senast den sista februari. Förhandlingar påbörjas inom Sverigeförhandlingen, som inleds med två konferenser den 1/2 och 8/2

**Hösten 2016:** De regionala systemanalyserna ska vara klara den 31/10.

**Okt–dec 2017:** Remissvar på den nationella planen. De regionala planerna ska in till regeringen. Sverigeförhandlingen lämnar sin slutrapport.

**Våren 2018:** Regeringen fattar beslut om transportplaner och Sverigeförhandlingen

En Bättre Sits drivs av Mälardalsrådet i samarbete med ett stort antal intressenter – kommuner, landsting, regioner, länsstyrelser, Mälab, Swedavia, Trafikverket, Sjöfartsverket samt näringslivet genom storregionens handelskammare. Samarbetet omfattar sju län (Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland) och texter till att nå en bred samsyn i infrastrukturförslag och ett sammanhållet kollektivtrafiksystem.

Textdokumentation och layout: Journalisthuset. Foto: Lasse Skog

Ansvarig utgivare: Maria Nimvik Stern, maria.nimvikstern@malardalsradet.se

