September 2013
Med dagstidningens räckvidd och facktidningens fokus

MEDIA PLANET

LADDA NER TIDNINGEN (PDF)

Nr 7

INFRASTRUKTUR

Missa inte

CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD
Infrastrukturminister (M)
Om sambandet mellan livskvalitet och infrastruktur

INFRASTRUKTUR-SATSNINGAR
Skapar samverkan mellan kommuner och näringsliv

Välfungerande infrastruktur betyder ökad livskvalitet

Gunnar Malm: Jag är nöjd med att vi har fått ett bra gensvar på att vi prioriterar underhåll och upprustning av befintlig väg och järnväg.

VÄLKOMMEN TILL ELMIA NORDIC RAIL & ELMIA FUTURE TRANSPORT 8-10 OKTOBER 2013

FOTO: TRAFIKVERKET (PRESSBILD)

Q FREE

LEADING THE WAY

MER ÄN 20 ÅR AV INNOVATION

Q-Free är en ledande global leverantör inom ITS (Intelligent Transport Systems) för vägavgifter och trafikstyrning. Q-Free Sverige AB har bl a huvudansvaret för service och underhåll av trängselskattsystemet i Stockholm och Göteborg.

www.q-free.com Twitter@QFreeASA

UTMANINGAR

Robust infrastruktur ger flera vägar till jobb och tillväxt. **Dess punktlighet hjälper oss alla** med livspusslet i vardagen och arbetslivet.

Robust infrastruktur betyder ökad livskvalitet

Catharina Elmsäter-Svärd
Infrastrukturminister (M)
FOTO: NAMN EFTERNAMN

”Med kreativitet och innovation hittar vi lösningar på dagens och morgondagens utmaningar.”

För många är det frågan om livskvalitet. Därför är det viktigt att tänka gränsöverskridande när det gäller såväl planering som funktion, samt att verkligen vara effektiv och smart med de resurser som står till buds. När vi bygger samhällen som ska vara funktionella och hållbara över tid måste infrastruktur, resor och transporter, hänga ihop med byggandet av bostäder. Det gäller att se hela resan från dörr till dörr.

Fokusera på arbetspendling

Lika viktigt är det att tänka gränsöverskridande mellan transportslagen. Varje transportslag måste fungera väl var för sig - för framkomlighet, säkerhet och miljömässighet. Men tillsammans kan de fungera ännu bättre. För gods handlar det om effektiva flöden och omlastningar medan det för oss människor är viktigt att gång- och cykelvägar ansluter till buss och tåg, eller att det är lätt att parkera för att göra smidiga byten.

Infrastrukturen måste även vara gränsöverskridande över såväl kommun-, som läns- eller landsgräns. Det gör att vi nu fokuserar på människors arbetspendling utifrån att vi sällan arbetar och bor i en och samma kommun, eller ens län. Samma sak gäller godset som ofta kommer in till, eller går ut Sverige, via en hamn och måste ha bra och strategiska landanslutning på väg eller järnväg.

Innovativa lösningar

Aldrig tidigare har så många rest eller transporterat på järnvägen. Det blir både trångt på befintliga spår och det sliter på en redan sliten bana. Det är egentligen en positiv framgång som ger oss nya utmaningar. Vi ska kunna kombinera framkomlighet på vägar och järnväg samtidigt som mer av underhåll säkert ska kunna utföras på samma område. Regeringen har kraftigt höjt anslagen för drift och underhåll de senaste åren och mer kommer framöver. För perioden 2014-2025 har vi ökat på anslaget för drift och underhåll till 241 miljarder kronor på väg och järnväg. Därutöver har 281 miljarder kronor avsatts för att utveckla hela transportsystemet för att bygga om och bygga nytt. Sammantaget är det 522 miljarder kronor som ska göra det enklare att ta sig till jobbet och stärka Sveriges konkurrenskraft.

För att veta att vi använder pengarna rätt har Trafikverket inventerat vad som behöver göras, när det kan göras och kostnadsberäknat det. Regeringen har därefter anslagit medel.

Nu gäller det att med innovativa lösningar uppmuntra entreprenörer att använda såväl teknik som funktionella lösningar för att genomföra detta. Rent formellt har även en ny planeringsprocess antagits för att förenkla och förkorta ledtider vid beslutande av ny infrastruktur.

Besitter stor konkurrens

Ingen kedja är starkare än sin svagaste länk. Därför är samarbete viktigt liksom att inhämta kunskap och erfarenheter internationellt. Forskning och demonstration av lösningar kommer fortsatt att vara prioriterat till exempel hur vi bygger effektivare, eller testar ny fordonsteknik. Sverige har stor kompetens historiskt på transportområdet.

Detta ska vi använda i en ny tid för vår egen konkurrenskraft för att öka landets tillväxt och skapa nya jobb. Sverige är och ska fortsatt vara ett gott land att leva, bo och arbeta i. Med kreativitet och innovation hittar vi lösningar på dagens och morgondagens utmaningar.

Lasse Holm
Verksamhetschef Q3-Forum för hållbara transporter
FOTO: Q3

”En gemensam standard som Q3 underlättar för köpare att ställa rätt krav och för transportsäljare att leverera rätt kvalitet..”

Ladda ner tidningen som PDF!

MEDIA PLANET
Vi får våra läsare att lyckas!

INFRASTRUKTUR NR 7, SEPTEMBER 2013

Ansvarig för denna utgåva:
Projektledare: Johan Eriksson
Tel: 08-510 053 00
E-post: johan.eriksson@mediaplanet.com

Verkställande direktör: Joanna Rydbeck
Redaktionschef: Martin Björinge
Affärsutvecklare: Philip Andersson
Layout: Daniel Di Meo

Distribution: Svenska Dagbladet, september 2013
Tryckeri: V-Tab
Repro: Bert Lindevall

Mediaplanet kontaktinformation:
Tel: 08-510 053 00
Fax: 08-510 053 99
E-post: synpunkter@mediaplanet.com

Vid förfrågningar kontakta: Philip Andersson

Citera oss gärna, men ange källan.

Mediaplanets affärsidé är att leverera nya kunder till våra annonsörer. Genom intressanta artiklar med hög kvalitet motiverar vi våra läsare att agera.

E16 är av stor vikt för näringslivs- och turismutvecklingen i de båda länderna. Stråket går från Bergen genom Norges vackra fjord- och fjällandskap och passerar Gardermoens storflygplats och Glåmdalsregionen. Genom Sverige är E16 matarstråk för norra Europas största vintersportområde och Sveriges största exportindustri- och turistnäringsregion utanför storstadsområdena. På sitt östra avsnitt passerar E16 rakt igenom MellanSveriges LogistikNav, Borlänge-Gävle, och knyter an till Gävle hamn.

Gränsöverskridande stråkperspektiv präglar nya E16

En viktig faktor för regeringen i den pågående nationella planprocessen för transportsystemet 2014-2025 är det gränsöverskridande stråkperspektivet. Särskilt strategiskt viktiga att prioritera för E16:s utveckling är de riksgränsöverskridande investeringarna som knyter nationerna närmare varandra.

För E16 innebär detta mot Norge investeringar i Gränslänken Kongsvinger-Torsby och mot Finland och Östersjöregionen investeringar i Gävle Hamn.

Ett utvecklat E16-stråk effektiviserar även transporterna från norra Norge, norra Sverige och även norra Finland till Osloregionen, genom att kunna gå via E45 alt E4 och E16.

Partnerskap E16 på svensk och norsk sida har under senaste året genomfört två omfattande studier, som fokuserar på hela stråkperspektivet: ”Skandinavisk systemanalys för E16 Bergen-Oslo-Gävle” och ”Pilotprojekt för gränslänken Kongsvinger-Torsby på E16”

Läs mer på: www.E16.se

Partnerskap E16 Gävle - Oslo

REGION DALARNA

Region GÄVLEBORG

MTR Stockholm

Stockholm är en av Europas mest snabbväxande städer och beräknas ha ungefär en miljon fler invånare till 2070.

En snabbt växande stad

För att klara av en växande stad ur ett infrastrukturellt avseende och ur ett hållbarperspektiv så krävs satsningar i form av utbyggnad av tunnelbana och nya bostäder.

– Stockholm växer så det knakar. Vi har brist på bostäder och trafikkapacitet. Vi skulle kunna använda marken där tunnelbanan går på ett bättre sätt, genom att bygga lokaler för uthyrning och bostäder. Vi vill vara med och säkerthetsställa att det finns både bostäder och hållbar kollektivtrafik för ett växande Stockholm och för kommande genereationer, säger Peter Viinapuu VD för MTR.

Höga krav på kollektivtrafiken

Alla nya framtida invånare måste ges möjlighet att kunna bo, arbeta och resa i staden. Bara idag reser 1,2 miljon människor dagligen i Stockholms lokaltrafik, vilket kräver en toppnivå för att resenären ska få en bra upplevelse.

– Vår ambition är att utveckla och skapa en tunnelbana i världsklass, vilket handlar om en säker, trygg och pålitlig tunnelbana. Det är väldigt många personer som dagligen är beroende av ett fungerande system, avslutar Peter Viinapuu.

Vår ambition är att utveckla och skapa en tunnelbana i världsklass, säger Peter Viinapuu. Foto: Fredrik Hjerling

A COMPANY OF CONSOLIS

Ture No8, Stockholm
Arkitekt: Vera Arkitekter. Byggherre: Wallenstam

Tröga fasader är smartare

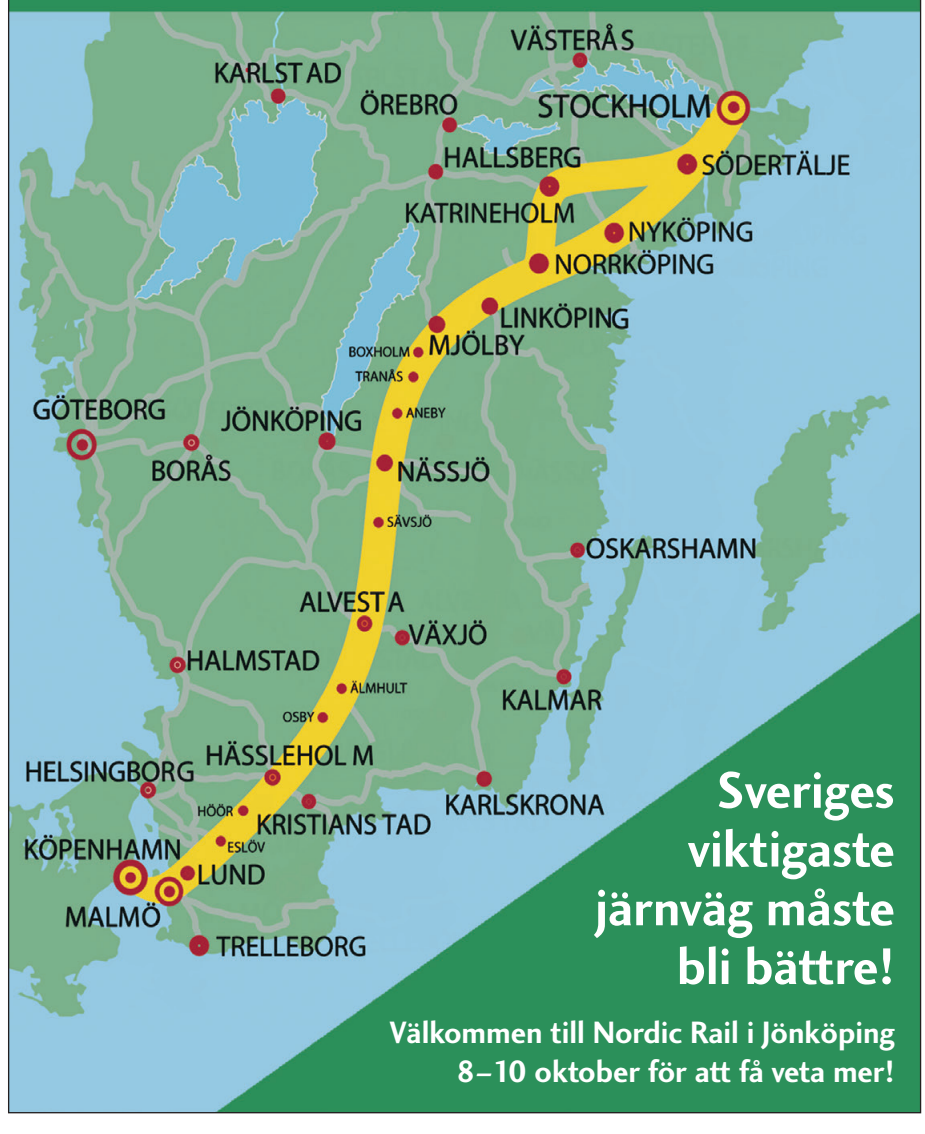
Den främsta fördelen med våra tunga fasader är att de har en tröghet för temperaturförändringar som gör att de behåller och magasinerar inomhusvärmen. Tunga fasader byggs med tjocka sandwichväggar – två betongskivor med isolering mellan ger en bärande fasad utan risk för köldbryggor.

Resultatet är ett tätt hus med ett jämnt och skönt inomhusklimat som minskar miljöbelastningen och energikostnaden. Konstruktionen ger också en ovanligt bra ljudisolering, så de tunga fasaderna fungerar utmärkt för nybyggen i bullrig stadsmiljö. Läs mer på **strangbetong.se/fasader**.

STRÄNGBETONG
Smartare byggande

stambanan.com

27 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan



Sveriges viktigaste järnväg måste bli bättre!

Välkommen till Nordic Rail i Jönköping 8–10 oktober för att få veta mer!

NYHETER

Sveriges infrastruktur är en viktig del i vår samhällsutveckling och har en **stor påverkan på vår ekonomiska tillväxt.** En god infrastruktur kan minska urbaniseringen i de stora städerna och skapa fler arbetstillfällen på annan ort.

EN GOD INFRASTRUKTUR LEDER TILL HÅLLBAR TILLVÄXT

UTVECKLING

TILLVÄXT

Ett lands fungerande infrastruktur är en av grundförutsättningarna för företagande och en hållbar ekonomisk tillväxt i alla delar av landet. Fler människor i arbete och fler växande företag ökar trycket på landets infrastruktur.

– Arbetsmarknadsregioerna vidgar sig och den rörliga arbetsmarkanden gör att man har lättare att hitta rätt personal och jobb. Det är positivt, inte minst för befolkningsutvecklingen, men helt klart för hela Sverige och Sveriges BNP, säger **Abbe Ronsten**, kommunstyrelsens ordförande i Säters kommun och ordförande i Dalabanans Intressenter.

Stor del i samhällsutvecklingen

Varje dag görs det i genomsnitt 13,4 miljoner resor och transporter av gods till ett värde av närmare 4 miljarder kronor, som passerar landets gränser. Bra transporter och resor underlättar både människans och företagens vardag, det behövs för att vi ska kunna ta oss mellan hem och arbete. En förutsättning för att Sverige ska kunna fortsätta vara starka inom handeln och kunna ha ett fungerande och effektivt internationellt utbyte av varor och tjänster.

– Det är en stor del i vårt samhällsutveckling, tillexempel genom att få människor att åka mer i kollektiv trafiken, vilket ju även påverkar miljön positivt, säger **Per-Olov Rapp**, kommunalråd i Sala kommun samt vice ordförande i Dalabanan.

> ”Jag tror vi måste lägga mer fokus på infrastruktur, det är det som gör att vardagen fungerar för människor.

Kräver bra kommunikationer

Liksom att bra kommunikationer och transporter är en stor del av folks vardag är det även en viktig del i vår samhällsutveckling, det finns ett starkt samband mellan ekonomisk tillväxt och regionsförstoring. De större städerna blir allt trängre, mer trafikerade och svårare att hitta bostad i. Regionerna behöver därmed en möjlighet att vara attraktiva för att lyckas behålla och locka till sig fler företag, vilket då kräver bra kommunikationer. En påtaglig sårbarhet finns där belastningen är som högst, det vill säga i storstäderna, där många människor berörs om tillexempel tåg inte är i tid.

PROFIL

FOTO: CARL-HENRIK RAPP

Per-Olov Rapp

■ **Yrke:** Kommunstyrelsens ordförande i Sala samt vice ordförande i Dalabanans Intressenter.

FOTO: PRIVAT

Abbe Ronsten

■ Yrke: kommunstyrelsens ordförande I Säters komun samt ordförande i Dalabanans Intressenter.

– Jag tror vi måste lägga mer fokus på infrastruktur, det är det som gör att vardagen fungerar för människor. Vi kan inte ha en infrastruktur som gör att tåg inte går på vintern eller inte är tillräckligt snabba och effektiva, det är något vi måste åtgärda, säger Per-Olov Rapp.

– Vi kan inte bygga bort alla flaskhalsar utan vi måste se till så att inte all trafik ska gå igenom Stockholm, det handlar om att fördela trafiken utanför Stockholm, menar Abbe Ronsten.

En bra livskvalitet

För att minska urbaniseringen med både trångboddhet och trafikbelastning och nå en geografisk spridning över hela landet och öka den regionala tillgången på arbetstillfällen krävs alltså satsningar på Sveriges järnvägar och vägar.

– Genom bra kommunikationer och transporter så kan vi avlasta storstädernas urbanisering med bostadsbrist och trafikstockningar genom att folk kan bo på mindre orter men jobba i de större städerna. På så sätt skulle människor kunna få en fin livskvalitet med bra natur, bra skolor och friluftsliv, säger Per-Olov Rapp.

EMELIE VON PLATEN
redaktionen@mediaplanet.com

Mer kapacitet på Västra Stambanan är av nationellt intresse!

– Västra Stambanan tillhör Sveriges mest trafikerade banor med både tung godstrafik och snabb persontrafik. Efterfrågan på tåglägen är fler än vad kapaciteten på huvudstråket medger och behovet av mer kapacitet ökar snabbt. Det som finns med i förslag till nationell plan för tranportsystemet 2014-2025 räcker inte, konstaterar Leif Walterum, ordförande i Västra Stambanegruppen och kommunalråd i Skövde.

Västra stambanan binder ihop Stockholm och Göteborg och är av nationellt intresse. Den spårbundna länken fungerar idag som en aorta för godset till och från Göteborgs hamn, Skandinaviens största. Efter en analys av de investeringar som föreslås fram till år 2025 kan Västra Stambanegruppen konstatera att ytterligare åtgärder måste till. Leif Walterum berättar mer:

– Trots de åtgärder som föreslås i förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 kommer banan även fortsättningsvis efter 2025 att ha bristande kapacitet, robusthet, punktlighet och tillgänglighet. Detta kommer påverka såväl gods- som persontrafiken negativt.

11 miljarder

Regionstyrelsen i Västra Götaland är inne på samma spår som Västra Stambanegruppen. I dokumentet Målbild Tåg 2035 konstateras att ytterligare 11,2 miljarder kronor i infrastrukturåtgärder måste till för att klara det framtida behovet av snabbtåg, godståg och regiontåg. Den beräkningen gäller sträckan Laxå-Göteborg.

– Det finns många utredningar och rapporter och alla visar att trafiken ökar. I Persontrafik och godstransporter 2010-2030 beräknar man en ökning av godstransporterna med 35 procent. Kapacitetsutredningen 2012 visade att taket är nått, berättar Leif Walterum.

Konkret förslag

Västra Stambanegruppen lämnar fyra förslag till regeringen som man bedömer nödvändiga för att möta behoven av ökad trafik. De finns i dokumentet ”Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.”

- Bygg snarast ut banan till fyrspår Göteborg-Partille, inklusive ny anslutning via Sävenäs rangerbangård.
- Avsätt medel i planen för att snarast starta planeringen av ytterligare dubbelspår Partille-Alingsås.
- Anlägg långa omkörningsspår så kallade trespårslösningar Alingsås-Hallsberg.
- Fullfölj dubbelspåret Södertälje C – Södertälje hamn.

– Vi vet att behoven av ökad trafik vida överstiger kapaciteten på Västra Stambanan. Tidigare utredningar visar att det krävs stora åtgärder för att möta den beräknade ökningen. I sammanhanget förtjänas det att påpeka att de historiska trafikprognoserna alltid beräknat en lägre ökningstakt än det verkliga utfallet. Därför måste det till en kraftig kapacitetshöjning för att möta dagens och morgondagens behov, säger Leif Walterum.

Leif Walterum, (C), kommunalråd i Skövde och ordförande i Västra Stambanegruppen.

FAKTA Västra Stambanegruppen består av åtta engagerade kommuner längs Västra Stambanan. Gruppen arbetar nära Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Göteborgs hamn, näringslivet, kommunalförbunden, med flera som har intresse av att huvudstråket mellan Stockholm/Mälardalen och Västra Götalandsregionen utvecklas.
www.vastrastambanan.se

HÅLLBAR EKONOMISK TILLVÄXT Ett lands fungerande infrastruktur är en av grundförutsättningarna för företagande och en hållbar ekonomisk tillväxt i alla delar av landet. Fler människor i arbete och fler växande företag ökar trycket på landets infrastruktur.

FOTO: THINKSTOCK

När staden växer behövs bättre kollektivtrafik

KOLLEKTIVTRAFIK

Stockholm kommer snart att vara den snabbast växande storstadsregionen i Europa, en växande stad är beroende av en utbyggd infrastruktur med en fungerande kollektivtrafik. De norra delarna av Stockholm som Sigtuna och Upplands Väsby tillhör de kommuner som växer allra mest. Många företag behöver nya etableringsområden med tillgänglighet till kollektivtrafik och bostäder. Sveriges idag största arbetsplats, Arlanda flygplats sysselsätter upp emot 17 000 människor dagligen. Man planerar nu för att skapa 50 000 nya jobb i området.

Krävs hög tillgänglighet

–Stockholm är hela sveriges arbetsmotor, drivmotorn i svensk ekonomi. Tittar man på Stockholm och på den tillväxt som sker nu, inte minst i befolkning, så sker den i norra Stockholm. Om alla dessa tusentals nya jobb kommer skapas så behöver dessa människor som ska jobba på Arlanda, dels bo någonstans och sen måste tillgängligheten vara hög mellan grannkommunerna och Arlanda, säger **Per-Erik Kanström**, Kommunalstyrelsens ordförande Upplands Väsby, även ordförande för samverkan mellan kommunerna och Arlanda.

Per-Erik Kanström
Kommunalstyrelsens ordförande Upplands Väsby, även ordförande för samverkan mellan kommunerna och Arlanda.

FOTO: PRESSBILD

Detta kräver en bättre infrastruktur från Stockholm ut till Arlandakommunerna runt om. Att säkerställa Arlanda som fortsatt nationellt nav och att klara konkurrensen med exempelvis Köpenhamn är en viktig framgångsfaktor för hela Sverige. Ur en miljöaspekt är en satsning på en utbyggnad av kollektivtrafiken viktig, att få människor att lämna bilen hemma och ta sig till jobbet kollektivt, är ett stort plus.

Stor utvecklingspotential

I dag går pendeltåget ut till Arlanda, vilket gynnar hela Stockholmsområdet och den som både jobbar eller vill ta sig kommunalt ut till Arlanda. Tidigare gick pendeltåget från Upplands Väsby. En förlängning av Roslagsbanan är ett förslag på en ökad tillgänglighet ut till Arlanda och som skulle kunna ses som en viktig insats och en ökad tillgänglighet för de östra kommunerna.

– När man pratar om en vision om att ha 50 000 arbetsplatser runt Arlanda så är det inte enbart kopplat till att operera själva flygplatsen och den kringliggande verksamhet, det handlar också om välfärdsverksamheter, kontor och handel. Om all denna verksamhet ska finnas här så behöver människor komma till och från arbetet och hem. Jag tror också att det går att få en bra livskvalitet om man kan bo hyfsat nära arbetet. Vi ser en stor utvecklingspotential för de kommuner som ligger i Arlandas närområden, att skapa fler bostäder och arbeten och vara en del av en växande storstadsregion, menar Per-Erik Kanström.

EMELIE VON PLATEN
redaktionen@mediaplanet.com

FAKTA

Så här åker du med kollektivtrafik till Arlanda (Med reskassa)

- **Pendeltåg** till Arlanda, ca 35 minuter.
- **Pendeltåg** till Märsta, buss till Arlanda, ca 60 minuter.
- **Flygbussarna** eller Swebus till Arlanda, ca 35 - 55 minuter.
- **Arlanda Express**, ca 20 minuter.

REINERTSEN

REINERTSEN är en teknikkonsult som har funnits i Sverige sedan 1990. Vår norska verksamhet startade 1946. Helt sedan starten har vi utfört uppdrag inom infrastruktur. Vi är verksamma i alla skeden från förstudier till drift och underhåll. Våra projekt har ofta en hög teknisk nivå där våra kunder väljer oss för vår långa erfarenhet och djupa kunskap.

Vi deltar för närvarande i flera av de största infrastrukturprojekten i Sverige och Norge med många olika kompetensområden såsom; bro, väg, va, trafik, buller, elektro, landskapsarkitektur, geoteknik etc.

Tionde gången gillt för Nordic Rail och Future Transport på Elmiamässan

Den 8-10 oktober samlas den nordiska järnvägs- och transportbranschen på Elmiamässan i Jönköping. Då är det dags för Nordic Rail och Future Transport, två av branschens viktigaste mötesplatser.

MÄSSA

TRANSPORT

Sedan 1995 arrangeras Nordic Rail och Future Transport vartannat år. På mässorna, som i år arrangeras för tionde gången, samlas svenska och internationella företag, politiker, branschorganisationer och experter.

Parallellt med Nordic Rail arrangeras transportbranschens möteplats Future Transport, som i år fokuserar på övergripande infrastrukturella utmaningar, exempelvis placeringen av framtidens internationella transportnoder och utformningen av framtidens trafikslagsövergripande transportsystem. Många besökare passar på att besöka båda mässorna, som har ett gemensamt seminarieprogram.

– Vi har reviderat seminarieprogrammet på årets mässa. Vi erbjuder totalt 45 seminarier som erbjuder såväl ett fördjupat som ett övergripande fokus på centrala transportfrågor, exempelvis. Varje konferensdag arrangeras ett nyckelseminarium, där diskuteras transportfrågor utifrån ett övergripande perspektiv. Många utställare arrangerar dessutom egna seminarier och aktiviteter i sina montrar, säger **Jörgen Nyström**, projektledare för Nordic Rail och Future Transport.

Svenska transportplanen

– Ett ämne som förmodligen kommer att diskuteras flitigt är införandet av ERTMS, European rail traffic management system. Den svenska transportplanen, som presenterats i början av hösten, är förstås ett ämne som är högaktuellt för de flesta besökare. Planen kommer att diskuteras och belysas utifrån många perspektiv, säger Jörgen Nyström.

En nyhet på årets mässa är Trafikverkets matchmakingdagar. Trafikverket söker fler anbudsgivare och arbetar för att öka antalet leverantörer till sina infrastrukturprojekt. Branschorganisationen Swerig och Trafikverket arrangerar därför matchmaking, där företag ges en möjlighet att nätverka med varandra och med Trafikverket, som presenterar vilken kompetens de efterfrågar i sina planerade infrastruktursatsningar.

> ”Vi erbjuder totalt 45 seminarier som erbjuder såväl ett fördjupat som ett övergripande fokus på centrala transportfrågor.”

Jörgen Nyström
Projektledare för Nordic Rail och Future Transport. FOTO: KARIN SPJUTH

Tilltänkta satsningar

Hittills har ett femtiotal svenska och utländska företag anmält sig till matchmakingen. Via ett formulär får deltagarna ange vilken typ av samarbetspartners och kunder de söker. Därefter gör arrangörerna sitt bästa för att matcha ihop företag med gemensamma intressen, som ges möjlighet till enskilda möten med såväl varandra som Trafikverket.

– Viktiga frågor att diskutera på mässorna är hur vi kan stärka Sveriges internationella konkurrenskraft med hjälp av transport och infrastrukturplanering. Projektledare för såväl projekt som finns med i den nationella transportplanen som projekt utanför planen finns på plats för att informera om sina tilltänkta infrastruktursatsningar, säger Jörgen Nyström.

ANNIKA WIHLBORG
redaktionen@mediaplanet.com

FAKTA

- **Elmia Future Transport** är den ledande transport- och logistikmässan i Sverige, medan Nordic Rail samlar tågbranschens företrädare från såväl Sverige som övriga länder.
- **De båda tvillingmässorna** äger rum den 8-10 oktober på Elmiamässan i Jönköping
- **På Future transport** och Nordic Rail kan transportslagens företrädare träffas diskutera infrastrukturella utmaningar utifrån ett helhetsperspektiv som ser till samtliga länkar i transportsystemet.
- **På bara några** år har Elmia Future Transport och Nordic Rail blivit viktiga forum för nya idéer.
- **Mässorna är** en välbesökt arena för erfarenhetsutbyte, nätverkande, kunskapsspridning och ett sätt att hålla sig uppdaterad om senaste nytt på infrastrukturområdet.

H4b-räcke (Högkapacitetsräcke) på E4 vid Huskvarna.

Krockdämpare vid busshållplatser på väg 49 vid Axvall (Skara).

RSSE

Roadside Safety Engineering AB

Din partner för säkrare väg

- Krockdämpare (krockskydd) för permanenta och temporära lösningar
- Väg- och broräcken upp till högsta kapacitetsklass (fordonsvikt 38 000 kg)
- Öppningsbara räcken med anslutningsmöjlighet till alla typer av räcken och barriärer
- Vägräcken med underglidningsskydd för motorcyklar
- Vägräcken i laminerat trä med stomme av stål för särskilda gestaltningskrav
- Bländskydd till räcken
- QMB, den snabbaste och effektivaste lösningen för regelbunden sidoförflyttning av betongbarriär för såväl permanenta som tillfälliga lösningar
- Förankringssystem till alla typer av stolpar för att göra dem "påkörningsvänligare"
- TMA, lastbilsburna påkörningsskydd
- Material för utmärkning av cykelbanor och andra särskilda ytor i vägmiljön
- Skydds- och varningsmaterial för vägarbetsplatser

Medlem av: SVBRF www.svbrf.se

www.rsse.se | info@rsse.se | 08-7534601

NYHETER

Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm **står inför stora utmaningar** när behovet av väg- och järnvägsinvesteringar som kan avlasta storstädernas överbelastade trafiknät ökar.

PRIORITERA UPPRUSTNING AV DET BEFINTLIGA INFRASTRUKTURSYSTEMET

Ytterligare en övergripande utmaning är att identifiera innovativa metoder som ger så mycket infrastruktur som möjligt för pengarna.

Säkerhet är en fråga som hamnar högt på Trafikverkets agenda.

– Vår målsättning är år 2020 ska färre än 220 personer förolyckas i vägtrafiken. Vi genomför därför en omfattande satsning på att utrusta fler vägar som saknar mötesseparering med fartkameror. Vi planerar även att mötesseparera fler vägar, vilket är en viktig säkerhetsåtgärd. I dagsläget är drygt 500 mil av våra svenska vägar mötesseparerade, vi siktar på att öka den andelen, säger **Gunnar Malm.**

Maximera kapaciteten

I juni 2013 presenterade Trafikverket en nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Planen, som baseras på regeringens infrastrukturproposition och Trafikverkets kapacitetsutredning, är ute på remiss till den 1 oktober. Därefter sammanställs de remissförslag som kommit in och en politisk process inleds. Våren 2014 presenterar regeringen den slutliga planen, som omfattar infrastrukturinvesteringar på 602 miljarder.

– Jag är nöjd med att vi har fått ett bra gensvar på att vi prioriterar underhåll och upprustning av befintlig väg och järnväg. Det är nödvändigt att maximera kapaciteten och öka motståndskraften mot störningar på de infrastrukturinvesteringar som redan gjorts, i synnerhet med tanke på att kapacitetskraven ständigt köar och nya väg- och järnvägsprojekt är långsiktiga satsningar som tar många år att genomföra, säger Gunnar Malm.

> ”En av Trafikverkets största utmaningar är naturligtvis det bitvis överbelastade trafiksystemet i Stockholm.”

Ett ökat tryck

I den nationella planen föreslår Trafikverket bland annat en ny järnväg mellan Järna och Linköping, en utbyggnad av Malmbanan, en förstärkning av järnvägsanslutningarna till Gävle hamn, att järnvägssträckan Malmö-Lund blir fyrspårig samt att E4:ans södra delar blir fyrfiliga.

Bland de största satsningarna finns Ostlänken, ett nytt dubbelspår mellan Järna och Linköping som utgör den första delen på en ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg, Förbifart Stockholm, väg- och järnvägssatsningar i västsvenska paketet samt Citybanan i Stockholm. Trafikverket har gjort en tydlig prioritering gentemot storstadsområden eftersom investeringarna berör flest människor där.

En av Trafikverkets största utmaningar är naturligtvis det bitvis överbelastade trafiksystemet i Stockholm. Stadens befolkning ökar stadigt, vilket medför ett ökat tryck på transportsystemet. När Citybanan invigs 2017 innebär den en välkommen breddning av “getingmidjan “ vid Stockholms central, vilket ökat framkomligheten och stärker kapaciteten även på Mälarbanan och den planerade Ostlänken.

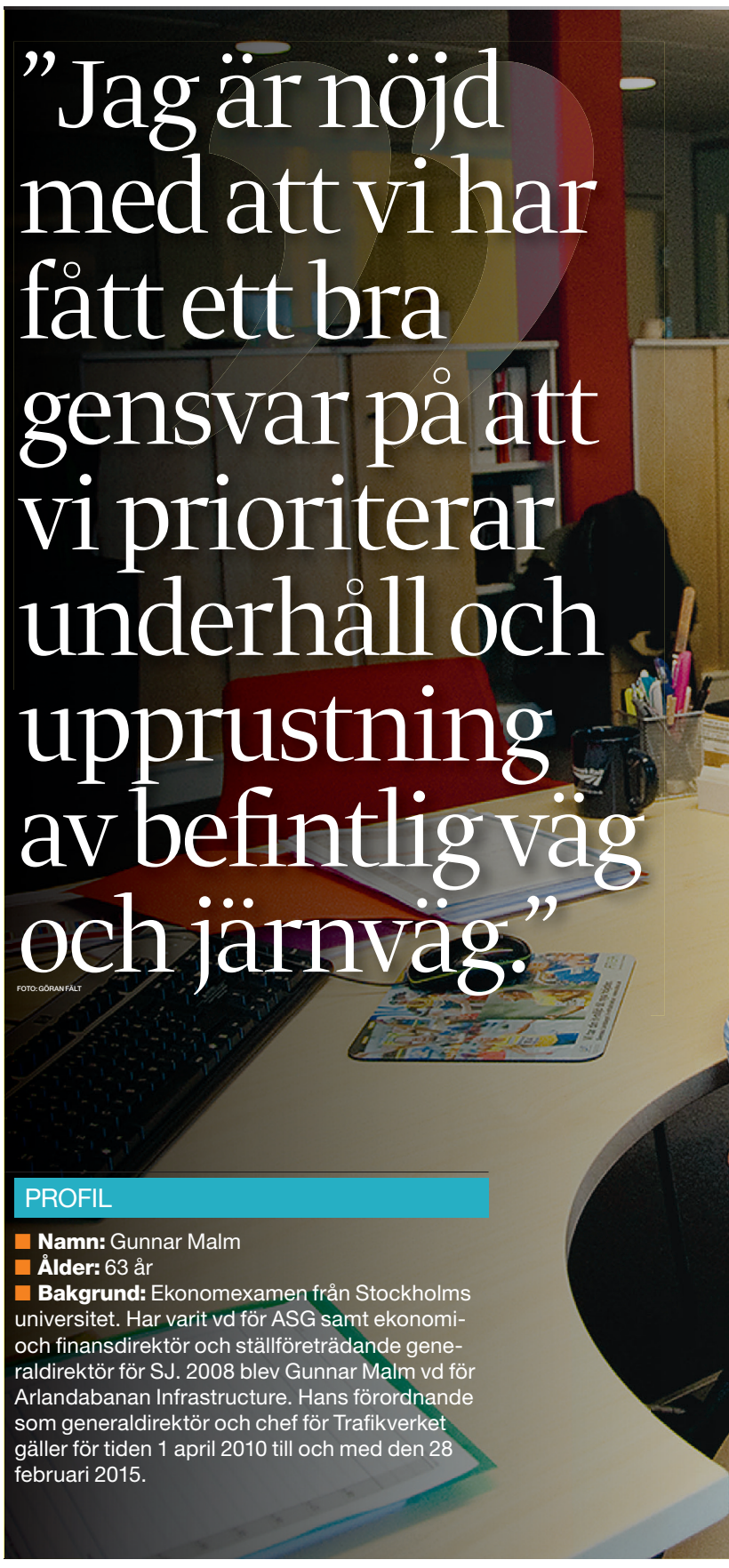
Minskar sårbarheten

I Göteborg med omnejd genomförs och planeras omfattande satsningar i form av det Västsvenska paketet. Där igång bland annat Västlänken, som ska möjliggöra genomgående pendeltågslinjer i hela Västsverige, vilket minimerar antalet byten, ökar kapaciteten och minskar sårbarheten i systemet. Det kan dock dröja en bit in på 2020-talet innan vi får full utväxling på investeringarna i det Västsvenska paketet.

En av de mest akuta situationena i vägtrafiken är för närvarande trafiksituationen i Stockholm. Essingeleden, som byggdes för att trafikeras av 80 000 fordon per dag, trafikeras dagligen av drygt 140 000 fordon.

När Norra Länken står klar 2014 bidrar den till att avlasta Essingeleden. Förbifart Stockholm, som står klar 2021, kommer också att avlasta den hårt belastade Essingeleden.

ANNIKA WIHLBORG
redaktionen@mediaplanet.com



”Jag är nöjd med att vi har fått ett bra gensvar på att vi prioriterar underhåll och upprustning av befintlig väg och järnväg.”

FOTO: GÖRAN FÄLT

PROFIL

- **Namn:** Gunnar Malm
- **Ålder:** 63 år
- **Bakgrund:** Ekonomexamen från Stockholms universitet. Har varit vd för ASG samt ekonomi- och finansdirektör och ställföreträdande generaldirektör för SJ. 2008 blev Gunnar Malm vd för Arlandabanan Infrastructure. Hans förordnande som generaldirektör och chef för Trafikverket gäller för tiden 1 april 2010 till och med den 28 februari 2015.

FOTO: THINKSTOCK

Anders Strandberg
Projektchef

FOTO: THINKSTOCK

Stabila system, nyckeln till utbyggnad

NYHETER

Det grundläggande syftet med att införa ERTMS (European Rail Traffic Management System) är att skapa enklare förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Systemet ska göra det möjligt att köra med samma fordon och med samma förare mellan länderna i Europa. Med ERTMS kan vi också uppnå ökade hastigheter för vissa tåg och ökad kapacitet på vissa delar av järnvägsnätet. I Sverige är det nödvändigt att byta ut det befintliga systemet ATC eftersom det är till delar ålderdomligt och saknar reservdelar.

Stabilare ombordssystem

ERTMS har utvecklats i Europa och för den svenska järnvägen under ett antal år. ERTMS finns utbyggt i delar av Europa men framförallt i andra världsdelar, t ex Kina.

Vår första bana som togs i drift var Botniabanan med stora barnsjukdomar. Sedan har Västerdalsbanan och Ådalsbanan tagits i drift. I dag fungerar systemet ERTMS tillfredställande. De markanläggningar vi har på Botnia och Ådalsbanan är stabila. Vissa ombordsystem har fortfarande en del barnsjukdomar som gör att dom får trafikstörningar. Successivt hittas förbättringar som gör att även ombordsystemen blir stabilare.

Ökad kapacitet

Vi kommer att fortsätta vår utbyggnad när våra system är stabila, driftsäkra och verifierade. Innan nästa etapp byggs ut, som är Mjölby - Nässjö 2017, kommer vi att ha kört våra pilotbanor under flera år så att vi känner att vi med stor säkerhet kan införa ERTMS utan efterföljande trafikstörningar. Vi ska också utveckla vårt arbetssätt så att inkopplingar kan ske på mycket kortare tid så att trafikavbrotten blir väsentligt kortare än de vi haft. I framtiden har vi mera standardiserade ombordsystem som kan inköpas på en öppen marknad med många leverantörer som fungerar i vilket land som helst. Jag tror att vi kommer att se mer flexibilitet i hur vi kan styra trafiken som kan leda till ökad kapacitet.

ANDERS STRANDBERG
redaktionen@mediaplanet.com

För svensk tillväxt
byggnorrbotniabanan.nu

- NBB är ett samhällekonomiskt lönsamt projekt!
- 27 mil ny järnväg mellan Umeå och Luleå
- Ger driftsäkerhet och dubbelspår till Stambanan
- Minskar transportkostnaderna med upp till 30 %
- Minskar koldioxidutsläppen med ca 80 000 ton/år
- Beräknad byggkostnad: 20-26 miljarder kronor
- Halverar restiderna och underlättar kompetensförsörjningen och ger regionförstoringen.

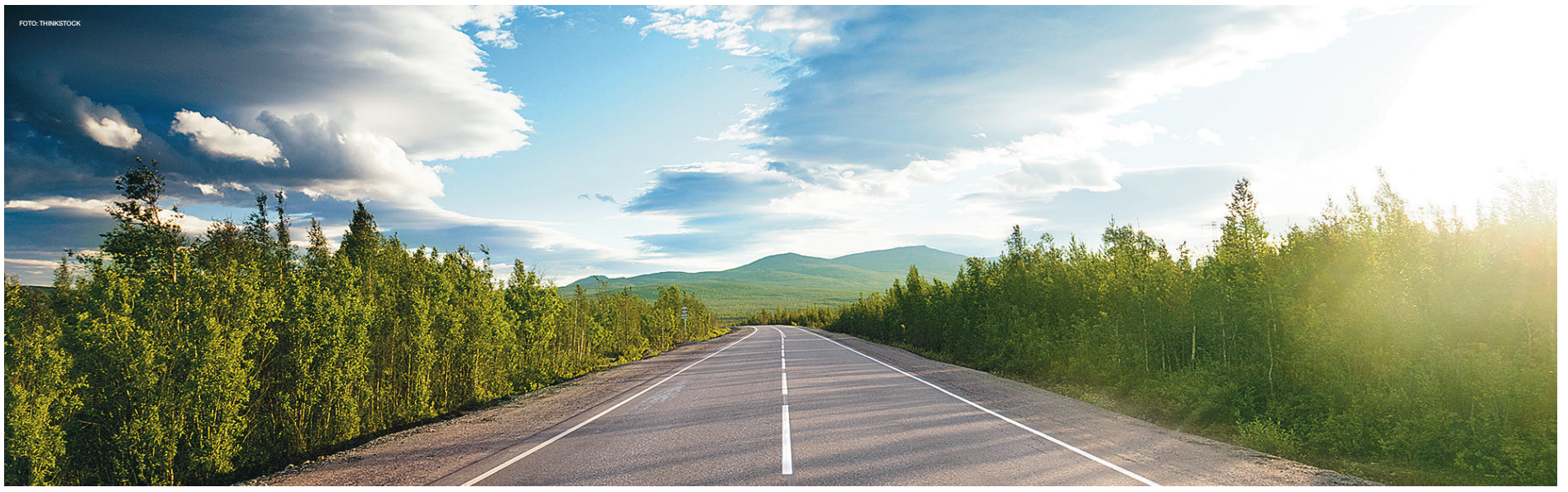
92 procent av Europas malm bryts i Norrbotten till ett värde av 20 miljarder kronor. Denna malm vidareförädlas i Sverige till ett värde av 500 miljarder kronor. Vidareförädlingen fortsätter sedan ute i Europa till ett värde av ytterligare 500 miljarder kronor. Det är en av orsakerna till att EU har pekat ut Norrbotniabanan som en viktig del i det Europeiska stomnätet för järnväg. Från EU kan projektet erhålla upp till 50 % av planeringskostnaden och upp till 30% av själva byggkostnaderna. Vad väntar vi på!

En investering för framtiden

EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala utvecklingsfonden

NORRBOTNIABANAN

NYHETER



ALLA TJÄNAR PÅ EN UPPRUSTNING. En upprustning innebär också smidigare restider och säkrare transporter för de som arbetspendlar och dagligen trafikerar vägen, säger Torgny Svensson.

I södra Norrlands inland finns **en fyrtio mil lång vägsträcka som behöver stärkas** för att kunna möta framtidens krav.

Arbetar för modernisering av vägsträcka med gemensamma krafter

VÄGAR

Vibeke Sjögren-Ottosson
Projektledare för den regionala vägsatsningen, Bollnäs Kommun

För att öka sannolikheten att vägsträckan moderniseras samverkar aktörer från regioner, kommuner och näringsliv längs med sträckan. Syftet, att med gemensamma krafter arbeta mot ett övergripande mål, har hittills bland annat resulterat i en gedigen stråkanalys.

– Jag önskar mer regional samverkan i Sverige, i synnerhet i samband med omfattande infrastrukturprojekt. Det är lätt att fasta i invanda roller och strukturer, när kommun, region och näringsliv samarbetar kring stora projekt lyfter aktörerna blicken och betraktar projektet ur nya perspektiv, säger **Vibeke Sjögren-Ottosson** som arbetar på Bollnäs kommun och är projektledare för den regionala vägsatsningen.

Nya konstallationer

När aktörer från olika delar av samhället möts i nya konstellationer öppnar diskussionerna upp för nya infallsvinklar och problemlösningsmetoder. När olika intressenter möts via en gemensam plattform kan synergieffekter uppstå, exempelvis i form av nya samverkansmöjligheter.

– Jag är övertygad om att samverkan genererar ett större gensvar från Trafikverket, trots att vårt samverkansprojekt bara pågått i ett års tid. Samarbetet innebär förstås också ekonomiska fördelar, vi får ut mer av varje skattekrona. Tillgången till en modern infrastruktur av god standard är så viktig för hela samhället, såväl lokalt som regionalt och lokalt att regional samverkan borde vara en självklarhet i den här typen av projekt, säger Vibeke Sjögren-Ottosson.

Öka vår genomslagskraft

Torgny Svensson, destinationschef för Vemdalen på ett av Sveriges största skidresortföretag, är en av de individer som valt att delta i projektet som samlar näringsliv och kommuner längs med hela vägsträckan.

– Eftersom det rör sig om ett historiskt vägstråk med många intressenter, såväl privatpersoner som företag och kommuner, valde vi att samverka.

Med en enad röst kan vi öka vår genomslagskraft. Alla intressenter har förstås varierande motiv till att vara delaktiga i initiativet, men gemensamt för oss alla är viljan att få till en upprustning av vägsträckan, säger han. Utifrån turismsynpunkt är effektiva transporter till och från destinationen helt avgörande när det är dags att boka skidsemester. Många som besöker Vemdalen vintertid åker från Mälardalen och en god vägstandard kan bidra till att minska restiden.

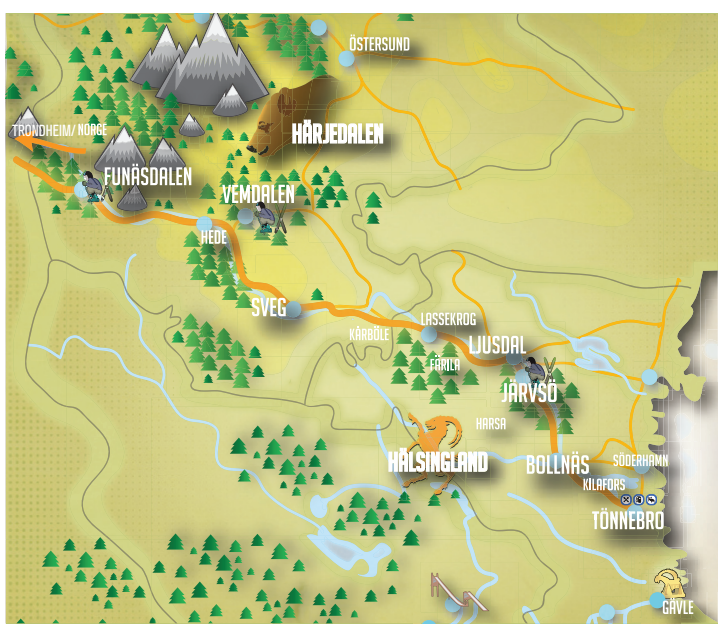
Torgny Svensson
Destinationschef för Vemdalen på ett av Sveriges största skidresortföretag

En upprustning innebär också smidigare restider och säkrare transporter för de som arbetspendlar och dagligen trafikerar vägen.

Ett ökar ansvar

– Vi har, med gemensamma krafter, tagit fram en gedigen stråkanalys som visar på nyttan och det samhällsekonomiska värdet med en upprustning. Jag upplever att vi fått ett ökat gensvar för vårt budskap i enad trupp än om var och en hade valt att lobba för frågan på egen hand, säger Torgny Svensson.

ANNIKA WIHLBORG
redaktionen@mediaplanet.com



Fjällvägen – ett vinnande stråk genom samverkan

Riksvägarna 83/84 går genom ***Hälsinglands*** och ***Härjedalens*** kultur- och naturlandskap. Från kust till fjäll. Här möter du bl.a vårt senaste världsarv, Hälsingegårdarna, här möter du den riktiga fjällvärlden. Vägstråket har av kommunerna och besöksnäringen döpts till Fjällvägen.

Fjällvägen är också ett samarbetsprojekt mellan Söderhamns, Bollnäs, Ljusdals och Härjedalens kommuner, destinationsbolagen Järvsö, Vemdalen och Funäsfjällen samt Regionförbundet i Jämtland och Region Gävleborg. Fjällvägen, ett samarbete för bättre och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan. Den kortaste vägen från kust till fjäll. ■

Fjällvägen – det mångfunktionella stråket.
Arbets-och studiependling, Sjukvårds, -gods- och skogstransporter, upplevelseväg, omledningsväg, internationell länk, turism...

Besöksnäringens utveckling är beroende av snabb och säker väg. En hög standard på Fjällvägen behövs för storstadsområdena och deras möjligheter att färdas tryggt och framkomligt längs vägen kräver en rejäl investering i förbättrad infrastruktur.

Välkommen med på färden som är både en resa och ett mål!

Kontakt: Projektledare Vibeke Sjögren Ottosson,
Samhällsbyggnadskontoret Bollnäs kommun
E-post: vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se
Tel: 0278-252 26, 070-190 96 39
Se Fjällvägens Stråkanalys: **www.fjellvagen.se/Press**

Fjäll vägen
www.fjellvagen.se **facebook.com/fjellvagen**

Väsby
Där färgstarka människor möts

ETT VÄSBY I FRAMKANT

Ett flerårigt arbete med att ge service till medborgare på ett bättre och effektivare sätt börjar bära frukt. Till nytta för alla som redan bor i Väsby och för alla andra som letar en bra plats att bo eller arbeta på. Här är några av våra framgångar.

Välkommen till Väsby du också!

- ✓ **Sveriges mest innovativa skolledare 2013**
  Lärarförbundet och Microsoft
- ✓ **Sveriges mest innovativa lärare 2013**
  Kungliga vetenskapsakademin - Ingvar Lindqvistpriset i matematik 2013
- ✓ **Topp 10 som miljökommun i Sverige**
  Miljöaktuellt
- ✓ **Sveriges IT- kommun 2011-2012**
  Kvalitetsmässan 2011
- ✓ **Toppnotering i kundbedömd kommunal service**
  Sveriges kommuner och landsting samt Stockholm Business Alliance
- ✓ **Effektivaste kommun i Sverige 2011**
  Dagens Samhälle
- ✓ **Delad andraplats i Stockholms län NKI 2011**
  NKI: Nöjd-Kund-Index
- ✓ **Topp 13 Näringslivsrankning i Sverige 2011, 2012 och 2013**
  Svenskt Näringsliv
- ✓ **Topprankad i e-förvaltningsindex**
  Stockholms Handelskammare
- ✓ **Attraktiv arbetsgivare, störst förbättring 2012**
  Nyckeltalsinstitutet
- ✓ **Quality innovation of the year 2012**
  SIQ
- ✓ **Stora Samhällsbyggarpriset 2012**
  Svenska byggbranschen

Stockholm
The Capital of Scandinavia

ISO 14001

upplandsvasby.se • Väsby Direkt tel: 08-590 970 00 • Besöksadress: Drabantvägen 9
vasbydirekt@upplandsvasby.se
facebook.com/upplandsvasby • twitter.com/upplandsvasby

Upplands Väsby kommun

INSPIRATION

FOTO: THINKSTOCK

AUTOMATISERAD TRANSPORTOPTIMERING

Effektivisering och optimering av transporter - ett område där **förbättringar kan ge besparingar** både i pengar och resursanvändande.

Lena Ridström
VD för ett bolag som verkar inom systemstöd för transportoptimering.
FOTO: PRESSBILD

”Att kunna mäta effekterna är ett bra sätt att säkerställa sina miljömål.”

Inom området effektivisering och optimering av transporter finns förbättringsområden som kan ge besparingar både i pengar och resursanvändande. Ett exempel är konsolidering av transportvolymer, där den omedelbara vinsten är enkel att se ,färre och större sändningar ger kortare transportsträcka och en direkt reducering av CO2-utsläpp.

I liten skala är optimeringen hanterbar, men hur uppnår man konsolidering i ett komplext logistiknätverk med många sändningar till och från ett stort antal kunder, leverantörer, lager, fabriker och länder? Den optimala transporten för varje enskild sändning ska effektivt väljas med avseende på kostnad, leveranstid och CO2-utsläpp.

Kombinerar transporter

Effektivisering och optimering av transporter är ett område där förbättringar kan ge besparingar både i pengar och resursanvändande. I det första steget väljer man den optimala transporten för varje enskild sändning med avseende på kostnad, leveranstid och CO2-utsläpp. Målet är att konsolidera transportvolymerna i så hög grad som möjligt. Transportörernas prismodeller ger nästan uteslutande ett lägre pris med ökad storlek på sändningen.

Detta uppnås genom att sändningar rattas automatiskt den optimala vägen och gods som ska åt samma håll med samma krav på leveransdatum samlastas en eller ett par transportben för att sedan splittas upp för transport till slutdestination. Man kombinerar transporter med lastbil, båt, flyg och järnväg och väljer det bästa alternativet för den aktuella sträckan.

Snabb utveckling

- Logistik har historiskt sett varit en sidoaktivitet som bara ska fungera, en period var outsourcing exempelvis mycket vanligt. Faktumet att transporterna står för mellan 8-10 procent av tillverkande företags omsättning gör att trenden nu är att man tar tillbaka kontrollen över sin logistik, allt är fortfarande under snabb utveckling vilket gör det här så spännande, säger **Lena Ridström**, VD för ett bolag som verkar inom systemstöd för transportoptimering.

Mätbara effekter

Att kunna mäta effekterna är ett bra sätt att säkerställa sina miljömål. Konsolideringsgrad, definierat som antalet sändningar som slagits samman, är exempelvis en mycket användbar KPI. Den kan man koppla ihop med andra dimensioner och omsätta till kvantifierade resultatmått. - Den minskningen kan sedan multipliceras med schablonvärdet på koldioxidutsläpp per tonkilometer för det aktuella transportslaget vilket är ett suveränt sätt att mäta minskat koldioxidutsläpp, avslutar Lena Ridström.

EMELIE VON PLATEN
redaktionen@mediaplanet.com

FRÅGA & SVAR

Lasse Holm
Verksamhetschef Q3-Forum för hållbara transporter.
FOTO: Q3

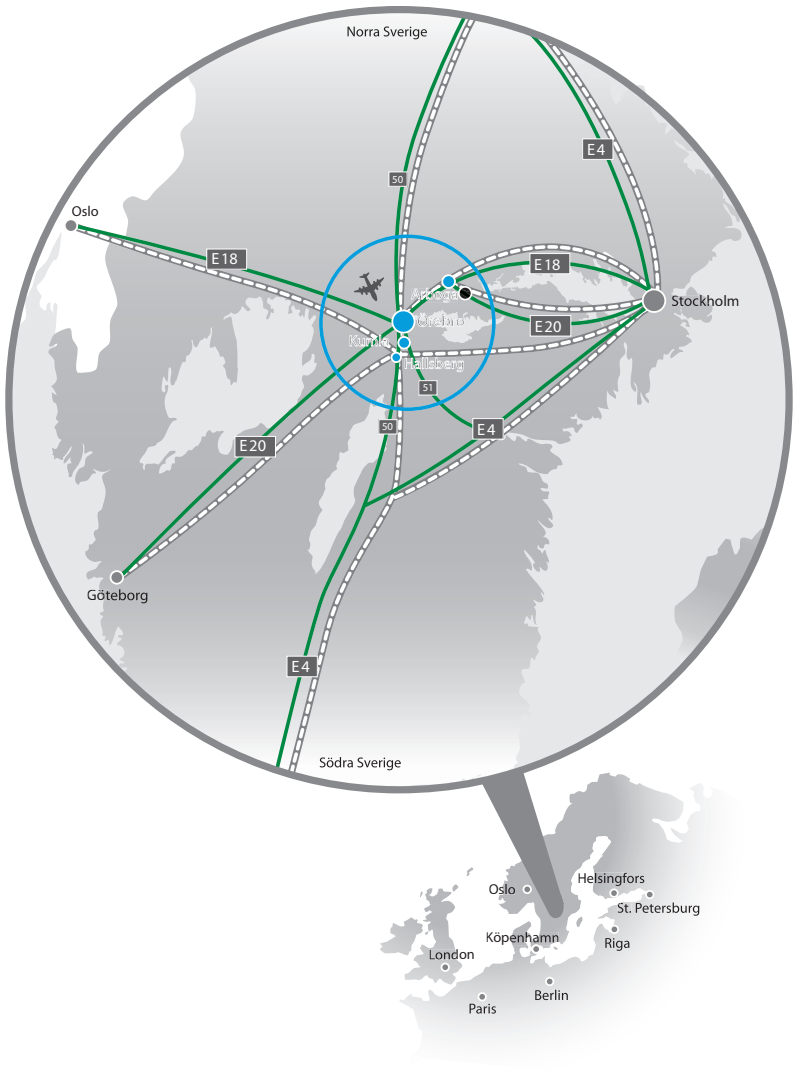
Vad menar ni med hållbara transporter?
- En logistikkedja som är oskadlig. För att lyckas med det krävs ett helhetstänkande kring miljö, säkerhet, logistik och ekonomi kring transporterna.

Vad anser du vara den största utmaningen i framtiden kring hållbara transporter?
- Att få de största företagen inom transportintensiva verksamheter som exempelvis livsmedels- och detaljhandel att inse fördelarna med att köpa hållbara transporter. Om jättarna börjar använda en gemensam standard för hållbara transporter så förbättras hela marknaden direkt.

Vad är lösningen?
- Den enda lösningen är att transportköpare beställer hållbara transporter. En gemensam standard underlättar för köpare att ställa rätt krav och för transportsäljare att leverera rätt kvalitet, men för att det ska lyckas måste köparna vilja ha hållbara transporter.

Kommer de fordon som används blir mer miljövänliga/hållbara?
- Ja, vi ser att tekniken utvecklas i rätt riktning. Det viktiga är dock att hela transportkedjan är hållbar och i den är fordonen bara en av flera länkar.

Kommer den infrastruktur som byggs blir mer miljövänlig/hållbar?
- Redan nu är det tydligt att miljötänkande finns med på ett tidigare stadium i exempelvis stadsplanering och vid planering av lastterminaler etcetera, så det finns gott hopp!



Mitt i prick!

Vad är egentligen ett bra logistikläge? Naturligtvis är det många faktorer som styr. Men för vår del tycker vi att det är ganska enkelt. Hos oss ligger Sveriges befolkningsmässiga mittpunkt. Inom en trettiomils-radie bor det 6,5 miljoner människor. Här möts två Europavägar, här finns torrhamn, kombiterminaler och en av Nordens största järnvägsknutar. Dessutom har vi Sveriges fjärde största fraktflygplats.

Vi är Örebro, Arboga, Hallsberg och Kumla och tillsammans bildar vi Logistikregionen.

Läs mer på www.logistikregionen.se och kontakta oss, så hittar vi den optimala etableringsplatsen utifrån dina önskemål och behov.

LOGISTIKREGIONEN
Business Region Örebro

www.logistikregionen.se

En investering för framtiden

EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala utvecklingsfonden

För Dalabanans utsikter

Resan längs Dalabanan bjuder på många vackra vyer. Det här är bara två av dem. Vi jobbar för att du snart ska få se mycket mer av oss.

Dalabanans Intressenter består av 14 kommuner i tre län, Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län samt Länsstyrelsen i Västmanlands län. Vi arbetar för en positiv utveckling av Dalabanan och trafiken längs järnvägen mellan Mora och Stockholm.

DALABANANS INTRESSENTER

PROFESSIONELL INSIKT

Per Sandström

Titel: Verkställande direktör på ostlänken

Järnvägen brottas med problem. **Eftersatt underhåll är en vanlig förklaring.** En annan är kapacitetsbrist. Detta utvecklas i Kapacitetsutredningen från 2012.

Tänk samhälle- bygg järnväg

Dagens stambanestruktur byggdes ut under senare delen av 1800-talet. Det var efter influenser utifrån där järnvägen sågs som en utvecklingsmotor. Sedan dess har boende- och näringslivsmönstren drastiskt förändrats i landet. Det har resulterat i nya transportbehov och transportmönster med stora påfrestningar på stambanesystemet. Kapacitetstaket har passerats längs hårt belastade avsnitt. Det trista när en sådan gräns passerats är att järnvägen de facto inte längre fungerar som hävstång utan som hämsko för utvecklingen.

Landets framtida tillväxt

Det är påfallande hur lite politiker och press diskuterat järnvägsnätets status i relation till de behov framöver som finns av ett effektivt järnvägsnät. Och detta samtidigt som trafikplanerare under lång tid insett vart vi var på väg, det vill säga att rälsen inte längre räcker till. Med det följer att det blir allt svårare att tillmötesgå operatörers önskemål om trafikeringstillstånd för person- och godstrafik under nästkommande år. Avregleringen av trafiken har inte gjort sorteringsarbetet enklare. Statens infrastrukturplanering måste i större utsträckning utgå från en diskussion om den infrastruktur som i tid behöver finnas på plats för landets framtida tillväxt och utveckling. Med det som utgångspunkt ökar förutsättningarna att kunna se vilka insatser som bör vidtas för att det ska finnas ett stambanenät som motsvarar kommande transportbehov.

Motor för samhällsbyggande

Det handlar sedan i första hand om att se hur detta går att åstadkomma genom att trimma dagens järnväg. Men också om i vilken utsträckning person- och godstrafik framöver pockar på kompletterande satsningar när den mer än 100 år gamla banstrukturen inte längre räcker till. Det gäller givetvis för storstadsregionerna. Dessutom blir det allt viktigare att få upp ögonen för regionstädernas betydelse, städer som fått nyckelroller för tillväxt och jobb inom stora delar av landet. Flera av dessa ligger längs stambanestråk där kapacitetstaket redan passerats och vissa har hittills fått klara sig utan tillgång till effektiv järnvägskoppling.

Staten måste formulera sin ”stambanepolitik” för 2000- talet. I den ska infrastrukturen ges rollen som motor för samhällsbyggande. Krav ska ställas på koordinering med kommunal och regional planering och näringslivets anspråk. Det är nämligen genom sådan koordinering som utvecklingskraften i större infrastruktursatsningar bäst kan tas tillvara.

> ”Staten måste formulera sin ”stambanepolitik” för 2000- talet. I den ska infrastrukturen ses som en motor för samhällsbyggande.”

Nationell stambanestrategi

Det är därför extra glädjande att det i infrastrukturpropositionen 2012 finns ett tydligt embryo till stambanepolitik. Där sägs att en ny stambana för snabbtåg bör byggas och att starten bland annat är Ostlänken mellan Järna och Linköping. De utförliga motiven som anges handlar om kapacitet, tillväxt och miljöhänsyn. Nu när spåret är varmt bör det följas upp genom att politiken ger Trafikverket ett prioriterar uppdrag att skissa på hur en långsiktig nationell stambanestrategi stegvis kan genomföras. På så sätt kan Trafikverket också axla den roll som samhällsplanerare man vill ha. ”Tänk samhälle- bygg järnväg”!

NORMALT ÄGANDE. Ett Ägarlägenheter bildas genom fastighetsbildningsbeslut i en lantmäteriförrättning och ägs på samma sätt som alla andra fastigheter, säger Svante Dolff. FOTO: PRIVAT

Ägarlägenheter

Effektivt sätt att skapa nya möjligheter

En ägarlägenhet är en 3D-fastighet som är avsedd att endast rymma en bostadslägenhet. Ägarlägenheter bildas genom fastighetsbildningsbeslut i en lantmäteriförrättning och ägs på samma sätt som alla andra fastigheter, exempelvis radhus och villor, det vill säga med full äganderätt. Sedan maj 2009 har det varit tillåtet att bilda ägarlägenheter i Sverige.

Till och med idag har sammanlagt cirka 650 ägarlägenheter registrerats i det svenska fastighetsregistret. Byggherren kan finansiera projektet genom att sälja delar av de antal lägenheter som byggts och välja att behålla ett antal ägarlägenheter för uthyrning.

Växer fram succesivt

En sådan strategi kapitaliserar på det attraktiva läget och löser finansieringen av nybyggnationen. Strategin med ägarlägenheter skapar stora möjligheter för olika konsumenter som till exempel yngre studenter eller äldre människor som vill bo kvar i sin stadsdel antingen genom att köpa eller att hyra ägarlägenheten. På den svenska västkusten finns det idag flera exempel på byggprojekt där ägarlägenheter byggs. Det finns idag ägarlägenheter i till exempel Tanum, Dals-Ed och Sotenäs kommuner. Lantmäteriet bidrar med sina kunskaper till exploatörer, banker och försäkringsbolag. Med andra ord växer ägarlägenheterna fram successivt och nya erfarenheter sprids. Att bygga ägarlägenheter gynnar många olika intressen på bostadsmarknaden och att bygga ägarlägenheter kan därför sägas vara ett effektivt sätt att skapa nya möjligheter och grepp på bostadsmarknaden. Ägarlägenheter kommer att förnya den svenska bostadsmarknaden på flera sätt.

Innebär mer frihet

En del av förnyelsen sker genom själva upplåtelseformen som möjliggör försäljning av enstaka lägenheter i flerbostadshus och tillåter andrahandsuthyrning på ett enklare sätt än vad normalt tillåts i bostadsrättsföreningar. Ägarlägenheter innebär alltså mer frihet åt sin ägare än vad bostadsrätten gör. Genom att bygga ägarlägenheter kommer fler boflyttningskedjor att sättas i gång eftersom det är betydligt lättare att hyra ut sin egen lägenhet i andra hand jämfört med de mera traditionella alternativen. Ägarlägenheter kan med andra ord på flera sätt bidra till nya grepp för fler bostäder.

SVANTE DOLFF, ENHETSCHEF LM
redaktionen@mediaplanet.com

InfraTjänst Säkerhet
Vi Kan Järnväg!

InfraTjänst & Säkerhet tillhandahåller personal och resursförstärkning avseende:

Bantekniker inom området. Drift/underhåll el, bana samt
Lokförare, växlare & radioloksoperatörer.

Kontakt: 070-570 43 02 • Email: info@infratjanst.se • **www.infratjanst.se**

Ägarlägenhet, som ett radhus på höjden

En ägarlägenhet kan...
...köpas, säljas och lagfaras
...intecknas och belånas
...hyras ut
på samma sätt som ett småhus.

Vill du veta mer!
Hör av dig till Lantmäteriet, vi finns på 70 kontor i landet.

Kundtjänsten 0771-63 63 63
www.lantmateriet.se

LANTMÄTERIET

Var med och forma framtidens infrastruktur

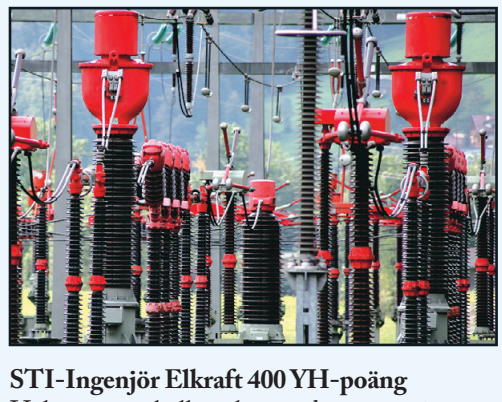
STI
Etabl. 1924

En fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att åstadkomma en långsiktigt och hållbar tillväxt.
Hur vi bygger våra samhällen och städer i framtiden är en utmaning där det ställs höga krav på god energiprestanda och satsning på ny och tillförlitlig teknik.

Stockholms Tekniska Institut, arbetar med eftergymnasiala utbildningar inom Yrkeshögskolan, just för att kunna möta de krav på innehåll och leverera den kompetens som marknaden och näringslivet efterfrågar. Vi har ett tydligt fokus på att leverera utbildningar inom områden där det finns brist eller bedömts komma att bli brist i framtiden inom det tekniska området.

STI, bildades 1924 för att minska den då akuta bristen på praktiskt inriktade ingenjörer.
Sedan dess har närmare 20 000 STI-Ingenjörer examinerats.

STI-Ingenjör Järnväg 400 YH-poäng
Ett starkt och hållbart transportsystem. Järnvägen har alltid haft en viktig roll i samhället och är ett nav för transporter såväl nationellt som internationellt.



STI-Ingenjör Elkraft 400 YH-poäng
Hela vårt samhälle är beroende av energi. Kraven på en tillförlitlig elförsörjning är en viktig samhällsfråga som ökar kraven på kvalitet och tillförlitlighet.

STI-Ingenjör Lågenergibyggnader 400 YH-poäng
Ett klimatsmart sätt med hög energistandard. Genom att bygga och renovera våra hus för att få en hög energistandard är både ett modernt och klimatsmart val.

Vi har även andra utbildningar, STI-Ingenjörsutbildningar som är på fyra terminer eller teknikerutbildningar som är mellan två och tre terminer. Kika in på vår hemsida: www.stockholmstekniskainstitut.se

www.stockholmstekniskainstitut.se
Bältgatan 5 • 114 59 • Stockholm • Tel 08-545 835 80

Vi går som tåget.

Och då menar vi INTE att vi blir sena till uppdrag på grund av lövhalka, fryser fast när det snöar eller bokar möten som inte blir av. Nä, det vi vill säga är att fler och fler företag inser fördelarna med att hyra in personal från PEAK när deras företag behöver det som mest. En av våra senaste kunder är t.ex. Strukton Rail, ett av Nordens ledande företag inom infrastrukturlösningar som ökar kvaliteten och säkerheten på spåren så att tågen kan komma i tid till både dig och oss.

Vill du också att ditt företag ska gå som tåget (på det positiva sättet)? Kontakta PEAK redan idag.

PEAK – Better is always possible

Stockholm | Göteborg | Malmö

Strukton
Rail

PEAK
IT & OFFICE
www.peak-bemanning.se

BLÅKLÄDER®
WORKWEAR
WWW.BLAKLADER.COM

OSLO
KARLSTAD
ÖREBRO
VÄSTERÅS
ESKILSTUNA
STOCKHOLM

OSLO – STOCKHOLM 2.55

Vi arbetar för att halvera restiden Stockholm – Oslo. Läs mer på www.regionorebro.se

REGIONFÖRBUNDET
ÖREBRO