

200 000 BOSTÄDER I

Sverigeförhandlingen om nya snabbtågen går in i skarpt läge • Kommuner och

STORSTOCKHOLM LOVAR MEST				
■ Kommunernas bostadslöften till Sverigeförhandlingen				
STORSTOCKHOLM				
Plats	Kommun	År	ANTAL UTLOVADE BOSTÄDER	
			Antal	◀ 0 - 20 000 ▶
1	BOTKYRKA	2040	20 000	
	BOTKYRKA	2040	20 000	
3	HUDDINGE	2035	18 500	
4	JÄRFÄLLA	2030	14 000	
5	HANINGE	2035	10 000	
	HANINGE	2030	10 000	
7	SOLNA	2030	9 500	
8	ÖSTERÅKER	2035	7 000	
9	VALLENTUNA	2035	5 755	
10	NACKA	2035	5 000	
	SUNDBYBERG	2035	5 000	
12	LIDINGÖ	2035	4 200	
13	NORRTÄLJE	2035	3 100	
14	DANDERYD	2035	3 000	
15	VÄRMDÖ	2035	500	
TOTALT			135 555	
GÖTALAND				
1	BORÅS	2035	15000	
2	HÄRRYDA	2035	4000	
3	MÖNDAL	2035	3000	
4	BOLLEBYGD	2035	1650	
TOTALT			23 650	
ÖVRIGA KOMMUNER				
1	LINKÖPING	2035	12 000	
	VÄXJÖ	2050	12 000	
3	KALMAR	2040	10 000	
	NYKÖPING	2030	10 000	
5	HELSINGBORG	2035	8 550	
6	KRISTIANSTAD	ej angivet	7 000	
7	HÄSSLEHOLM	ej angivet	5 200	
8	KARLSKRONA	2040	5 000	
9	ÄLMHULT	2050	3 600	
10	LANDSKRONA	2035	3 300	
11	TRANÅS	2035	3 000	
12	LJUNGBY	2035	2 300	
13	JÖNKÖPING	2035	2 100	
14	NÄSSJÖ	2035	1 000	
	ULRICEHAMN	2035	1 000	
16	VÄRNAMO	2035	840	
17	TROSA	2035	530	
18	HÖÖR	2035	500	
19	ANEBY	2035	25	
TOTALT ÖVRIGA			135 555	
TOTALT HELA LANDET			217 150	

KÄLLA: Sverigeförhandlingen.

Förhandlingarna startar 2016
■ De nu inlämnade anmälningarna ligger till grund när Sverigeförhandlingens H G Wessberg och Catharina Håkansson Boman i februari 2016 inleder regelrätta förhandlingar med kommuner och regioner. Sverigeförhandlingen ska förutom planer för höghastighetsbanor också se över kapacitetsförbättringar på järnvägsnätet i Norrland, förbättringar av lokaltrafiken i storstäderna och möjligheten att skapa nya cykelvägar i anslutning till höghastighetsbanorna.

Konsulterna som drar in miljoner

■ Bolagen som hjälpt kommunerna med beräkningarna

Konsultbolag	Kommunala uppdragsgivare
HAMMAR LOCUM METIOR	Möln dal, Härryda, Bollebygd, Värnamo
WSP	Kristianstad, Hässleholm, Ljungby, Norrtälje, Landskrona
PWC	Linköping, Helsingborg
NAI SVEFA	Linköping
SWECO	Jönköping, Växjö, Älmhult, Kalmar och Karlskrona, Ulricehamn, Västra Götalandsregionen
EVIDENS	Järfälla, Danderyd
TÜV SÜD APS	Tranås



För att övertyga Sverigeförhandlingen har kommunerna lämnat in förslag som innebär 217 000 nya bostäder inom 25 år. På spel står bland annat de nya snabbtågen. Vinnarna hittills? Konsultbolagen bakom beräkningarna.

DS GRANSKAR Bara i Storstockholm ställs drygt 135 000 nya bostäder i sikte när kommuner och regioner nu har lämnat in totalt 45 intresse- och nyttoanmälningar till Sverigeförhandlingen. Den ska avgöra var landets nya snabbtåg ska gå och hur framtidens kollektivtrafik i Storstockholm ska se ut.

I anmälningarna beskriver kommunerna vilka nyttor de kan ha av de nya snabbtågen; i form av nya bostäder, restidvinster eller nya jobb.

Löften om lokal medfinansiering finns däremot inte med. Det kommer när Sverigeförhandlingen sätter sig i skarpa samtal med kommuner och regioner i början av nästa år.

Dagens Samhälle har granskat förslagen. Vissa kommuner är optimistiska, andra bävar för framtiden. Några är kritiska till förut-

sättningarna. Tillsammans kryddar kommunerna och regionerna sina argument med 217 000 nya bostäder.

Järnvägsnuten Nässjös skrivelse andas viss oro – ska fem års arbete med att ”mynta begreppet The Railway Town” och Nordic Infra Center vara förgäves? För Nässjö får ingen station när höghastighetsbanorna byggs ut.

– Den roll vi har idag som järnvägsknut förändras, höghastighetstågen kommer att stanna i Jönköping. Men Nässjö kommer fortsatt att spela en stor roll för järnvägen, framför allt på utbildningssidan. Och både gods- och persontrafiken på Södra stambanan kommer ju att fortsätta, säger Karolina Haag Sjöberg, projektledare på kommunledningskontoret.

Borås har kritik mot det underlag från Trafikverket som

staden ska utgå ifrån. Där är det regionala resor (under 60 minuter) som ger störst restidvinster och som skapar större arbetsmarknadsregioner.

”Trots det redovisas den största nyttan som nationella restidvinster (över 60 minuter). Trafikverket redovisar att de nationella resorna utgör cirka 90 procent av konsumentöverskottet och alltså är den dominerande nyttan”, skriver Borås stad.

Boråsarna tycker också att det är märkligt att varken godstrafik eller flyg skulle påverkas av utbyggnaden av Götalandsbanan. Godstrafiken på järnväg i södra Sverige väntas bara öka 13 procent fram till 2030, medan lastbilstrafiken kan öka med 56 procent samma period. Samma med flyget:

”Det är förvånande att [Trafikverkets] analyser visar att höghastighetsjärnvägen skulle innebära att inrikesresandet med flyg endast skulle minska med 6 procent”, skriver de.

Aneby kommun tänker på jordbruket. För att minska ”barriäreffekterna” vill de ha en järnväg på broar, den omtalade ”kinesiska lösning-

en”. Då kan ”värdefull jordbruksmark fortsatt brukas”. Ett tillskott av 25 lägenheter vid Svartån utlovas.

Region Skåne vill ha en sträckning norrifrån med stationer i Hässleholm, Lund och Malmö.

I lobbygruppen Europakorridorens tjugoåriga arbete har grundtanken varit att järnvägen ska gå till Danmark via en ny Helsingborg–Helsingörförbindelse.

Region Skåne länkar istället ihop Helsingborg med höghastighetsbanorna genom förstärkningar av Skånebanan (Helsingborg–Kristianstad) och Väst kustbanan. Men regionen vill också att ”fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går”.

Helsingborg godtar Region Skånes ”Skånebild”, med dragning via Hässleholm. Men föredrar ett av Trafikverkets alternativ som bygger på en sträckning via Ljungby och Helsingborg vidare till Lund och Malmö. Helsingborg vill också se förbättringar på Skånebanan och Väst kustbanan.

Helsingborg sätter också förhoppningar till en HH-

POTTEN I TÅGSTRIDEN

regioner har lämnat in totalt 45 intresseförslag



Sveriges kommuner utlovar sammanlagt 217 150 bostäder i samband med Sverigeförhandlingen. Med löftena hoppas de på att få höghastighetståg.

förbindelse, eller rättare sagt två: "En fast HH-förbindelse avser två tunnelsträckningar mellan Helsingborg och Helsingör. En för persontåg centrum-centrum och en motorvägsförbindelse mellan de sydliga delarna av städerna". Runt två mil söderut vill istället Landskrona bygga en ny fast Öresundsförbindelse till Köpenhamn, ungefär där Öresund är som bredast.

Götalandsbanan, med höghastighetståg mellan Jönköping och Göteborg, planeras få en rakt västlig sträckning in mot Göteborg. **Det bekymrar Mölndal**, som vill att den ska passera där. Det skulle innebära att "trafikanter från Halland och sydöstra Göteborg på väg mot Landvetter, Borås eller Stockholm, inte behöver åka ända

in till Göteborg och orsaka ännu mer trängsel". Ostlänken finns redan med i den nationella infrastrukturplanen, så kring det behöver inte Nyköping oro sig. Det gör de däremot om Sverigeförhandlingens underlag: "Sverigeförhandlingens upplägg innebär att nyttorna riskerar att räknas flera gånger. Summan av varje kommuns lokala nytta motsvarar inte nyttan av helheten. Metoden ger en dubbelräkning av nyttor som uppstår i flera kommuner", skriver Nyköping och tillägger elakt: "Med nya modeller har man försökt bryta ner nyttorna till lokal nivå. Detta försök har inte lyckats."

Höghastighetsbanorna är en del i Sverigeförhandlingen, att stärka kollektivtrafiken i storstäderna en annan. Det märks i förhandlingens inkorg, där Stockholm läns kommuner har en rad ambitiösa önskemål (se faktarutan nedan). **Oavsett utfallet** i förhandlingarna finns det en solklar vinnare i Sverigeförhandlingen: konsultbolagen. Teknikkonsulterna har räknat på det mesta och är i många fall de som står bakom beräkningarna av nyttor i kommunernas inlagor till Sverigeförhandlingen.

JANNE SUNDLING
js@dagenssamhalle.se

"Den roll vi har i dag som järnvägsknut förändras, höghastighetstågen kommer att stanna i Jönköping. Men Nässjö kommer fortsatt spela en stor roll för järnvägen, framför allt på utbildningssidan."

Karolina Haag Sjöberg, projektledare, Nässjö kommun

SÅ VILL STORSTOCKHOLM BYGGA UT KOLLEKTIVTRAFIKEN

■ Inom parentes anges vilka som föreslår projekten. SLL = Stockholms läns landsting.

- Tvärförbindelse Södertörn från Flemingsberg till Haninge. På sikt även till Tyresö och vidare till Nacka. (Haninge)
- Stockholmsbågen: Förbifart Stockholm kopplas samman med befintliga Norrortsleden och planerade Södertörnsleden, med snabb busstrafik. (Botkyrka, Järfälla)
- Spårväg Flemingsberg till Skärholmen. (Huddinge, SLL)

- T-bana till Kungens kurva från Fruängen. (Huddinge, SLL)
- Förlängning av tunnelbanan från Ropsten till Lidingö centrum. (Lidingö, SLL). Eller: Ny sträckning för Lidingöbanan via Lidingö centrum. (Lidingö)
- Förlängning av Roslagsbanan in till City och i nordöst samt ny gren mot Arlanda. (Österåker, Vallentuna, Norrtälje, SLL)

- Förlängd ny gul t-banelinje från Arenastaden via Danderyd och vidare mot Täby och Arninge. (Danderyd)
- Försättning på t-banans utbyggnad till Nacka (Stockholmsöverenskommelsen) till Orminge. (Nacka, SLL)
- Sammanbindning av Hjulsta- och Akallalinjerna via Barkarby och Veddesta. (Järfälla, SLL)

- Ny station på den nya gula t-bananelinjen vid Hagalund och Ulriksdal, fortsättning till Bergshamra. (Solna)
- Öppna den befintliga tunnelbanestationen Kymlinge i norra Sundbyberg. (SLL)
- Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, alternativt Älvsjö-Solna centrum. Ett tredje alternativ är Hagsätra-Älvsjö. (SLL)

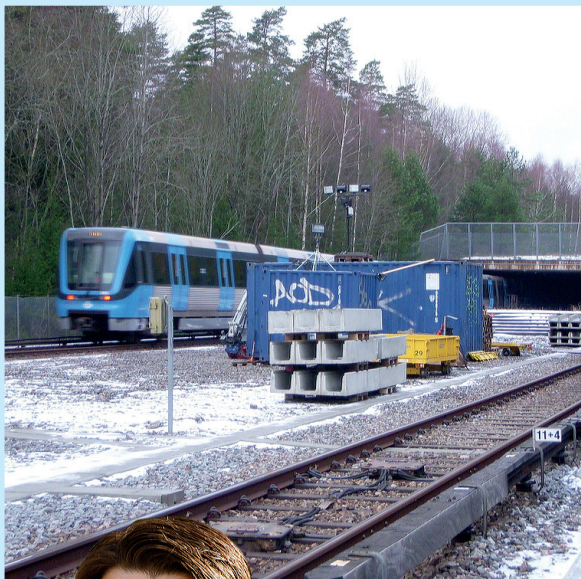


FOTO: HOLGER ELLGAARD/WIKIPEDIA



FOTO: MATTIAS VEPSÅ

Jonas Nygren (S),
ks-ordförande i
Sundbyberg, vill öppna
den oanvända tunnel-
banestationen
Kymlinge (ovan).

STATIONSLÄGE I SUNDBYBERG KAN SUMPAS

I sitt förslag till Sverigeförhandlingen vill Jonas Nygren (S), kommunstyrelsens ordförande i snabbväxande Sundbyberg, öppna en slumrande t-banestation för att kunna bygga nya bostäder. Men sju av åtta partier är emot.

SUNDBYBERG Dokumentet från Sundbyberg som landat hos Sverigeförhandlingen äskar inga pengar till investeringar. Det konstaterar att det finns en förberedd tunnelbanestation i Kymlinge, men inget stöd i politiska beslut eller åsikter att öppna den.

– Nej, bara Socialdemokraterna är positivt till det och därför finns ingen politisk majoritet att göra något, säger Jonas Nygren.

Kymlingestationen – 11,6 kilometer från Kungsträdgården i Stockholm – byggdes när tunnelbanans linje 11 byggdes ut mot Kista.

Då var området tänkt som en "myndighetsby", med statliga verk och myndigheter. Fast istället flyttades de ut i landet och stationen kom inte i bruk.

Och varje gång diskussionen att bebygga Kymlinge kommit upp har det stött på patrull, i opinionen och politiken.

– Det man möter oftast är miljöskäl. Att många ser värdet i att röra sig i naturreservatet utan att se bebyggelse. Andra tycker att vi redan bygger för myck-

et. Och vi har 11 000 nya lägenheter i plan, säger Jonas Nygren.

Markägaren, fastighetsbolaget Vasakronan, har aktualiserat frågan. Man vill bygga en ekostadsdel i Kymlinge med 5 000-7 000 lägenheter.

Jonas Nygren håller med, men konstaterar att Socialdemokraterna är ensamt i fullmäktige om den uppfattningen.

– Fast visst är det märkligt att vi nu ska göra miljardinvesteringar i ny tunnelbana, men samtidigt har en station här som inte öppnas, säger han.

JANNE SUNDLING

"Visst är det märkligt att vi nu ska göra miljardinvesteringar i ny tunnelbana, men samtidigt har en station här som inte öppnas."

Jonas Nygren (S),
Sundbyberg