

# Region i balans?

## IVAs avdelning III: Samhällsbyggnad bjöd in till ett seminarium om Stockholmsregionens framtidsfrågor 3 september 2008

Under 2008 har IVAs avdelning för Samhällsbyggnad initierat en analys av storstädernas utvecklingsfrågor. Samhällsbyggnadsfrågorna är primära frågor för ett konkurrensmässigt näringsliv och för människors levnadsvillkor. Samtidigt pågår en omsvängning från en planering med tydliga besked för många år framöver, till en planering präglad av förhandling och starka marknadskrafter. Idag har vi ett system där bostäder i många fall kommer först och trafik och infrastruktur efter. Mot en sådan bakgrund finns det all anledning att väcka frågor om hur utvecklingen av våra storstäder sker. Hur skapar vi underlag för beslut om utvecklingen av våra framtida städer? Finns nödvändig kompetens för att ta fram och värdera underlagen? Hur ser kvaliteten på dessa underlag ut? Och hur säkrar vi att utbildningar inom området täcker kompetensbehoven för framtidens samhällsplanering?

Inledningsvis har avdelningen fokuserat Storstockholm. Här finns ett antal frågor som med brännande aktualitet rör stadens framtida bebyggelse- och infrastrukturutveckling. Ett förslag till regionalt utvecklingsprogram för Stockholmsregionen är aktuellt för samråd. Samtidigt har regeringens samordningsman för Stockholmstrafiken lagt fram ett förslag till översiktligt trafiksystem för regionen.

Är målet för Stockholmsregionen en sammanhållen storstadsregion eller ett kluster av delmarknader? Gäller det både sysselsättning och boende? Ökar eller minskar trafikproblemen i Stockholmsregionen genom förtätning inåt? Är infrastruktur den viktigaste drivkraften för att skapa marknader idag? Och hur ser det ut på forsknings- och utbildningsfronten?

Dessa och andra frågor debatterades vid ett seminarium på IVA den 3 september 2008. Medverkade gjorde **Sven Inge Nylund**, regionplannedirektör vid SLL Regionplane- och trafikkontor, **Carl Cederschiöld**, fd finansborgarråd, och **Ingela Lindh**, Stockholms stadsbyggnadsdirektör. Samtalsledare var de båda tidigare stadsbyggnadsdirektörerna **Ulrika Francke**, vd Tyréns, och **Hans Wohlin**, projektledare för IVAs arbete kring storstadsutveckling. Värd för seminariet var IVAs ordförande för avdelningen Samhällsbyggnad, **Örjan Wikforss**.

## Tillbakablick

Hans Wohlin inledde seminariet med en tillbakablick. Han konstaterade att balansfrågorna har stått i centrum för Stockholms planering under lång tid, åtminstone sedan 1948 då vi fick en ny byggnadslagsstiftning. Det har gällt balans mellan innerstads- och ytterstadsområden, mellan olika ytterstadsområden, men också mellan trafik och markanvändning.

1951 bildade Stockholm tillsammans med 46 andra kommuner ett Regionplaneförbund. Under ledning av C F Ahlberg initierades då arbetet med en regionplanering.

– Det var ingen enkel konstruktion, de 46 vägde ganska lätt mot Stockholm. Målet för regionplanearbetet den gången var en sammanhållen storstad med en kärna, underströk Hans Wohlin.

Staden hade vid denna tid just arbetat fram en generalplan. Men ett politiskt beslut om planen saknades.

– Planen var för omfattande för ett enda politiskt beslut, men den kom ändå att styra utvecklingen i Stockholms ytterstadsområden under åtminstone ett trettiotal år framöver.

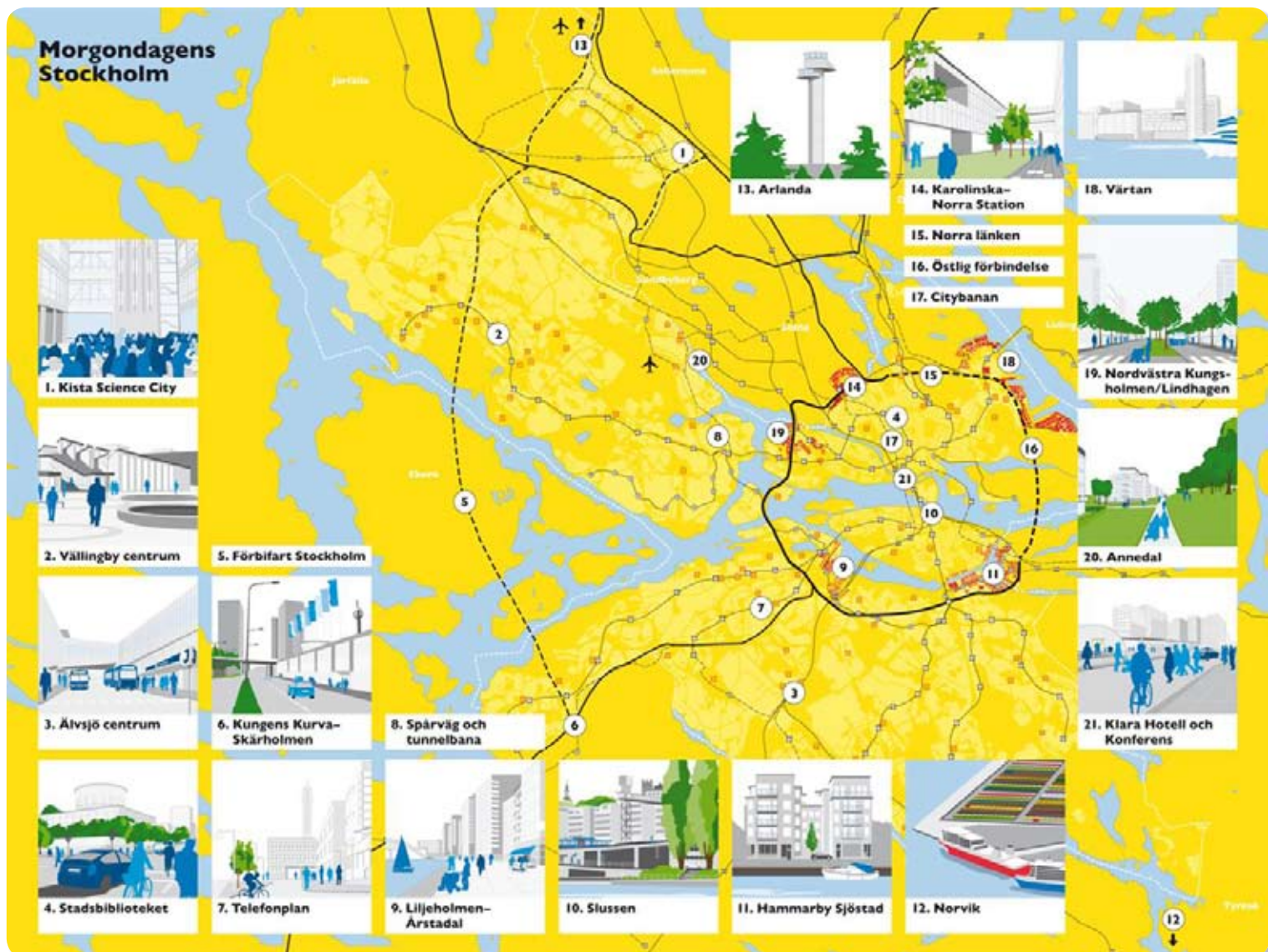
Den första regionplanen, från 1958, blev en utveckling av den generalplan som Stockholm hade tagit fram. Stockholm var en industristad och detta präglade planen, menade Hans Wohlin. Man lade stor vikt vid hamnarna, järnvägen, industriområdena och ABC-städerna, som var tidens mantra och stod för arbete, bostad och centrum. Runt den inre kärnan fanns ansatser till en biltrafikring och ett tunnelbanesystem. I planen hade man också hämtat inspiration från Köpenhamns fingerplansstruktur, med gröna kilar.

I texten till planen hade C F Ahlberg poängterat att det sannolikt framöver skulle bli nödvändigt att avlasta citykärnan med ytterligare stadskärnor. Dessa skulle kunna placeras i norr på Järvafältet och i söder i Älvsjö.

– Det var mycket framsynt, vid denna tid fanns inte ett streck draget på Järvafältet.

Mycket av de frågor som skulle komma att sysselsätta planerarna i Stockholm lades på bordet med de här arbetena, underströk Hans Wohlin. Han menade samtidigt att

## Morgondagens Stockholm



Strategiska projekt för Stockholms infrastruktur och bebyggelse enligt Vision 2030, Stockholms Stadsbyggnadskontor 2008.

planen i stora delar var överspelad redan när den presenterades, eftersom man snabbt insåg att inflyttningstakten skulle komma att öka.

Rekordårens regionplanearbete kom att präglas av välfärssamhället, av den stora optimismen, underströk Hans Wohlin.

– Planeringen kom vid denna tid att bygga på visioner från Handelshögskolans ekonomer, under Folke Kristenssons ledning. Den modell som låg till grund för planeringen av Stockholms utbyggnad byggde på att huvudfunktionerna inom näringslivet skulle centreras i kärnans mitt. Runt innerstaden, ungefär i tullsnittet, skulle det finnas ett halvcentralt band. Utanför detta skulle det finnas perifera kärnor, placerade i mötet mellan de radiella och de tangentiella förbindelserna. Ytterligare längre ut planerades det för en i huvudsak bostads- och friluftsdominerad region.

I fokus stod de nordvästra och sydvästra delarna, här hade staden stora markinnehav. Här satsade man också på kollektivtrafik. Vägtrafiken däremot skulle komma att släpa efter. Något ringvägsystem blev heller aldrig genomfört, underströk Hans Wohlin.

I Skiss 66 och i Regionplan 70 ser man egentligen för första gången den flerkärniga strukturer som C F Ahlberg hade antytt

redan på femtiotalet. Därefter skedde en omläggning, dels genom att Stockholm fick Storlandstinget 1971, dels genom att regionplanearbetet inte längre skulle styra den kommunala planeringen som tidigare.

– Det blev en drastisk omläggning mot en regionplanering som var mer kortsiktig och som skulle ge kommunerna större spelrum.

Under 80-talet kom Stockholm att få den regionkärna i norr, genom utbyggnaden i Kista, som C F Ahlberg hade förutspått. I Södertörn byggdes framförallt flerbostadshus.

– Därmed påbörjades den socioekonomiskt segregerade strukturer som vi idag har mellan norr och söder, underströk Hans Wohlin.

Återgårderna för att komma tillrätta med detta blev att satsa på kommunikationer, näringslivetablering i söder, och utbildningsmöjligheter. Inte minst blev Åke E Anderssons teorier om Kunskapssamhället en viktig utgångspunkt i planeringen. Flemingsberg blev den nya kärnan i söder, med järnvägsknutpunkt och högskoleutbildning. Näringslivetableringen kom dock i allt för hög grad att präglas av offentliga institutioner, menade Hans Wohlin.

Under 90-talet lanserades Dennispaketet, där bl a Västerleden ersattes med Österleden. Satsningarna var dock inte ekonomiskt

förankrade och kom därför inte att leda till den avsedda utbyggnaden.

– Sedan dess har den kommunala översiktsplaneringen kommit att få ett uppsving, liksom intresset för samordningen med den regionala planeringen, menade Hans Wohlin.

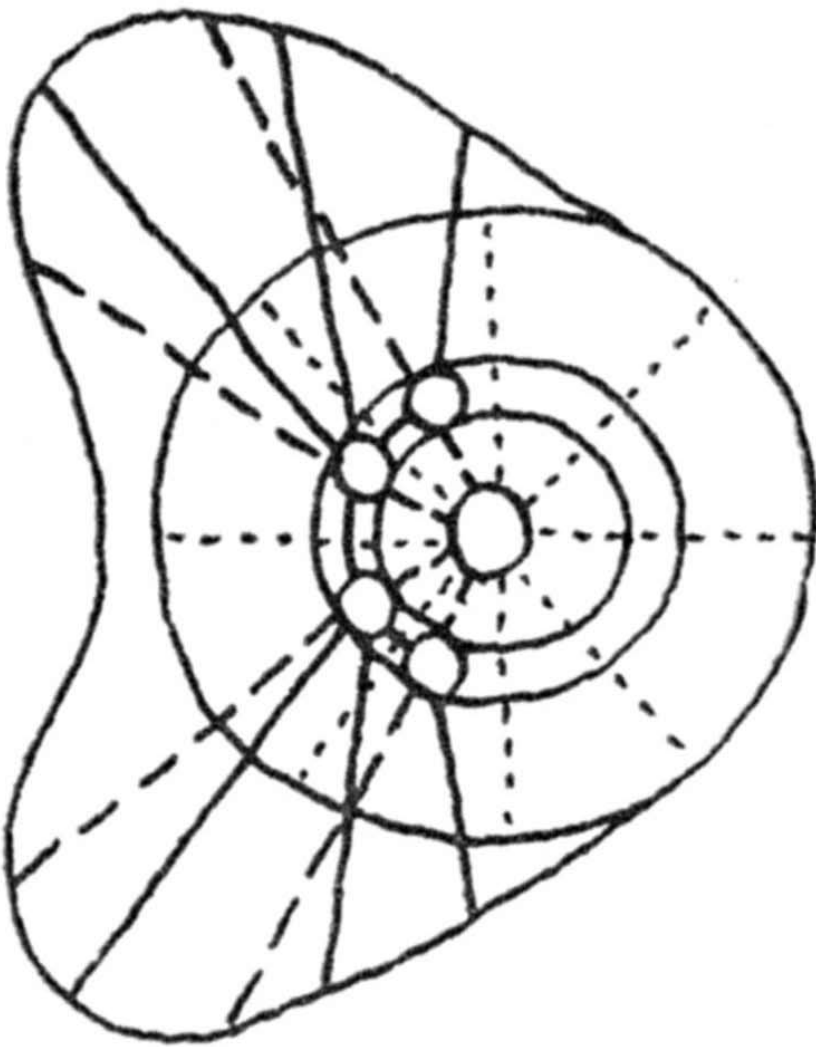
## Regionplaneförslag

Regionplannedirektör Sven Inge Nylund, Regionplane- och trafikkontoret, RTK, började även han sitt framförande med en tillbakablick på förklaringsarbetet med den ännu gällande regionala utvecklingsplanen RUF 2001. Ambitionen var att få fram en regional utvecklingsplan som verkligen skulle spela roll, underströk Sven Inge Nylund.

– Det blev också en väl förankrad plan, där man lade stor vikt vid kommunikationen med andra kommuner.

Regionplanen är idag inte obligatoriskt styrande. När PBL-kommitténs betänkande var på remiss hos RTK hade man möjligheten att föreslå att det regionala utvecklingsarbetet borde bli mer styrande. Men man resonerade sig fram till att det inte skulle vara någon framkomlig väg. Planerna måste byggas på frivillighet.

– Själva idén med detta arbete är ju att



*Regionplan 1970 föreslog en flerkärning regionstruktur med ett halvcentralt band av arbetsplatser runt innerstaden, fyra yttre stadskärnor för att avlasta cityområdet, nya tvärförbindelser och en samlad expansionsriktning mot SV och NV.*

man skall få en bra dialog och nå enighet.

Sedan 1971 finns en lag som säger att Stockholms läns landsting har ansvar för regionplaneringen i länet. Däremot har man inte haft ansvar för att ta fram utvecklingsprogram, det är ett länsstyrelseansvar.

Något år efter att RUF 2001 var klar bestämdes det på nationell nivå att alla län skall ha ett regionalt utvecklingsprogram, en s k RUP. RUF 2001 kom därför att anses fylla rollen av ett regionalt utvecklingsprogram. Inför RUF 2010 har man kommit överens med länsstyrelsen om att RUF också formellt skall ha status som regionalt utvecklingsprogram.

När vi nu tar steget från RUF 2001 till RUF 2010 vill vi att det inte bara skall vara en väl förankrad plan, utan också en gemensam plan. Det kräver, underströk Sven Inge Nylund, att planen inte bara görs av RTK utan att den görs i samverkan med andra.

För att åstadkomma detta har man i olika steg arbetat med visioner, strategier och testversioner. Man har arbetat i arbetsgrupper med tjänstemän från olika kommuner och med olika organisationsrepresentanter. Man har dessutom fört samtal med intresserade politiker i hela östra Mellansverige.

– Det visar att Stockholmsregionens kraft är väldigt stor. Många ser mer positivt på en samverkan idag än vad man gjorde för några år sedan, underströk Sven Inge Nylund.

I dagsläget befinner sig RUF 2010 i

samarådsskede. Remisstiden går ut den 28 november. Även om de muntliga diskussionerna i huvudsak har varit positiva räknar man med att nya synpunkter kommer att dyka upp när de skriftliga remissvaren inkommer.

– Det kommer att bli ett svårt arbete att få fram ett användbart dokument där alla remissinstansers synpunkter vägs in.

I det förslag som nu är ute på remiss har man arbetat med en modell Fördelad och en modell Tät. Det slutgiltiga dokumentet kommer dock att bli mindre omfattande och analyserande än samrådsmaterialet, påpekade Sven Inge Nylund. Detta eftersom den färdiga RUF 2010 bara kommer att redovisa ett av alternativen Tät och Fördelad.

– Jag hoppas att vi kommer att få in bra synpunkter på de sociala aspekterna, på integration, utbildning, ekonomi och näringspolitik. Vi behöver få hjälp på traven att åstadkomma ett bra dokument avseende dessa aspekter. De är de svåra delarna, och ofta är man mer obenägen att ge synpunkter på detta, påpekade Sven Inge Nylund.

Ett avgörande underlag för RUF har varit analyser av vilket befolkningsunderlag Stockholmsregionen kommer att ha. Sedan 1950 har Stockholm haft en rejäl befolkningsstillväxt. Och tillväxten fortsätter.

– Vi brukar säga att det handlar om att vi omkring 2030, förutom det län vi redan har, kommer att ha ett Göteborg till. Det

handlar alltså inte bara om att bygga bort de flaskhalsar vi har idag, underströk Sven Inge Nylund, utan om att bygga för en fortsatt stark befolkningsutveckling.

– Det handlar inte om att bygga spår eller vägar, det handlar om att bygga spår och vägar.

RTK har i dessa kalkyler räknat med omkring 20 000 invånare i befolkningsstillväxt/år. De senaste åren har dock visat att befolkningsstillväxten snarare är 30 000 invånare/år, menade Sven Inge Nylund. Det beror främst på att fler barn föds, men också på en ökad utrikes nettoutflyttning. Det är i många avseenden dessa människor som för in nödvändiga nya impulser till Stockholm, underströk Sven Inge Nylund.

– Stockholm är en internationell smältdegel, på samma sätt som Stockholm var när staden bildades en gång i tiden.

Oavsett vilket av förslagen som blir vägledande för den framtida regionplaneringen kommer befolkningsstillväxten vi står inför att innebära en ökad miljöbelastning, konstaterade Sven Inge Nylund. Men det är också viktigt att komma ihåg, underströk han, att de människor det handlar om ju ändå kommer att bo någonstans. Kanske kommer de att bosätta sig någonstans där förutsättningarna för kollektivtrafik och fjärrvärme är sämre än vad som kommer att kunna erbjudas i Stockholmsregionen.

– Vi måste göra smarta lösningar för miljön, i grunden tror vi att det finns någonting positivt i storstadens täthet, menade Sven Inge Nylund.

## Trafiköverenskommelsen

Fd finansborgarrådet Carl Cederschiöld, som har varit den av regeringen utsedde samordnaren för Stockholmstrafiken, talade i sitt föredrag om de förutsättningar som styrde förhandlingarna. Uppdraget var tvådelat, förklarade han. Det ena var Stockholmsförhandlingen, att hitta en samlad trafiklösning mellan kommuner och landsting i Stockholms län. Det andra gällde trängsel-skattens utformning.

– Det som är fascinerande med de senaste åren, när det gäller Stockholms trafikförhållanden, är den mycket starka grad av enighet som har uppstått. Även om socialdemokraterna valde att bara skriva under delar av Stockholmsförhandlingen råder ändå en politisk enighet om prioriteringslistan, underströk Carl Cederschiöld.

RUF var ett av de konkreta underlagen när vi satte oss ner för att förhandla, förklarade Carl Cederschiöld. Där fanns både analyser av konkreta problem och prioriteringar. Dessutom var det ett underlag som man var bekant med ute i kommunerna.

– Det underlättade arbetet att få en gemensam problembild.

När det gällde Citybanans finansiering skedde förhandlingar med Mälardalens kommuner utanför Stockholms län, om att de skulle bidra. I denna förhandling väcktes frågan om staten över huvud taget kan vara en förhandlingspart.

– I ett samhälle som bygger på förhandlingslösningar och kompromisser, inte minst i samhällsplaneringen där olika problem skall avvägas mot varandra, så är det fullständigt vansinnigt att det inte finns ett erkänt system att staten kan göra upp med kommuner och regioner. Ett sätt att underlätta samarbetet med staten, framhöll Carl Cederschiöld, skulle vara om regionkommuner skapades.

Som underlag för diskussionerna om Citybanan gjorde WSP en studie. Man räknade på nyttan av nya spår och bättre regional-tågslösningar, och hamnade på en nytta motsvarande två miljarder kronor. Det blev också den summa som de omkringliggande kommunerna ställde upp med.

– Jag tror att den här regionförstoringen, Mälardalsrådets bildande och de ökade kontaktytorna mellan kommunalpolitiker, inte bara i Stockholms län utan i hela Mälardalen, har varit oerhört bra för att man har kommit till det psykologiska läge som man var i när man skulle börja förhandla. Alla var på det klara med var problemet fanns och att man måste se den stora bilden, underströk Carl Cederschiöld.

Regionplan 70 var det dokument som för första gången visade att Stockholm inte längre var en liten provinsialstad i någon ände av Europa, utan att Stockholm höll på att bli en storstad, menade Carl Cederschiöld.

– Men folk var inte mentalt förberedda då på att tala om Stockholm som en region med 2 miljoner invånare.

Infrastruktursatsningarna släpar därför efter i Stockholmsregionen. Vid en jämförelse med de andra storstadsregionerna kan man dock konstatera att läget är lika allvarligt där. Problemen handlar om trängsel och kapacitetsbrist. Den tilltagande utglesningen leder till ökat resande och minskad andel kollektivtrafik. Resultatet blir både hämmad tillväxt, trafiktekniska belastningar och en miljöbelastning, påpekade Carl Cederschiöld.

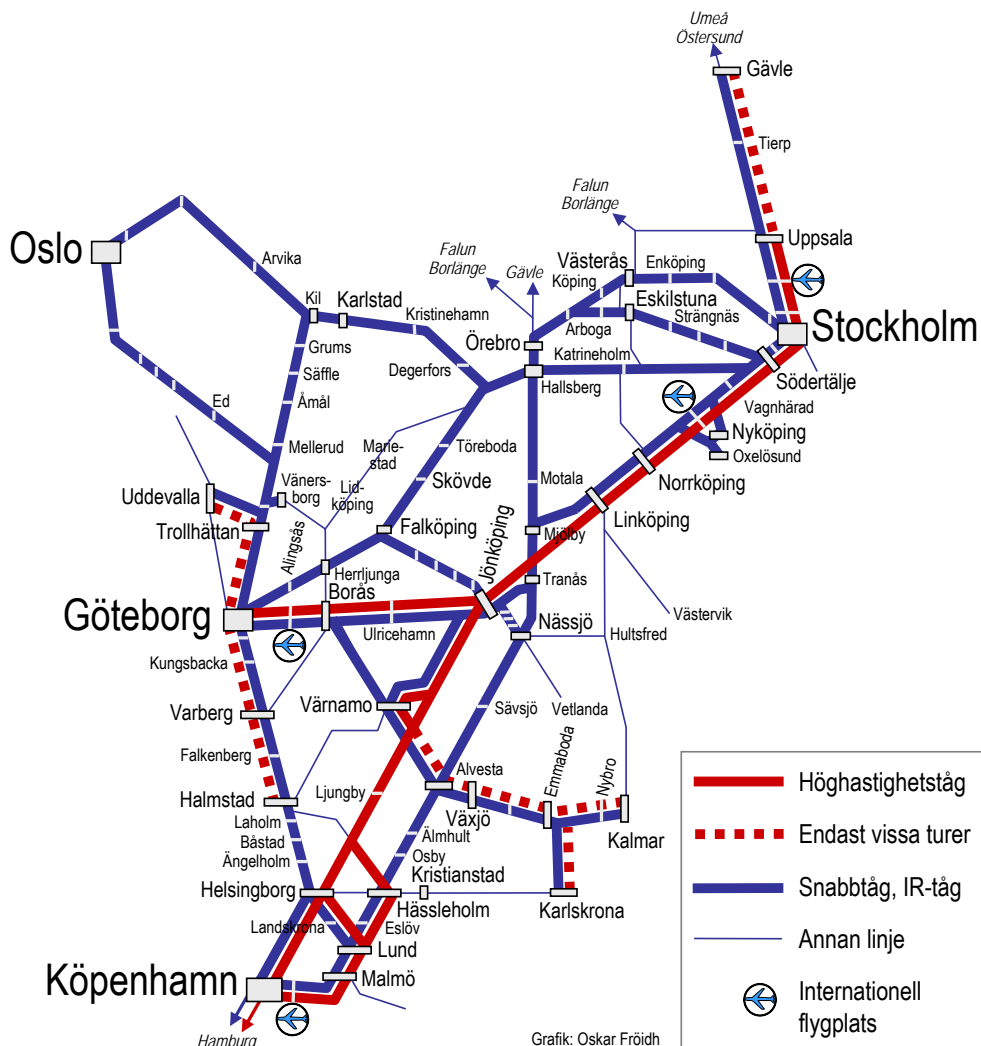
– Vi måste begripa att vi talar om en region som 2030 kommer att ha omkring 3 miljoner invånare, ja sannolikt mer än så, beroende på hur man definierar bostads- och arbetsmarknaden. I Europeiska sammanhang är det en stor region. Det är lika stort som Lyon, Barcelona eller Hamburg. För att hantera infrastrukturen i en sådan stor region behövs ökad tillgänglighet både till centrum och till andra regionala kärnor, menade Carl Cederschiöld. Det behövs ökad tillgänglighet mellan stadens olika kärnor. Dessutom behöver tillgängligheten till Arlanda stärkas.

Summan av alla de investeringar som behöver göras i Stockholmsregionen fram till 2030 hamnar på 150–175 miljarder. Detta visar också på summan av eftersatta investeringar, konstaterade Carl Cederschiöld.

– Vi har byggt hus men inte hängt med när det gäller vägar och andra trafikanläggningar.

Det finns också en stor eftersläpning när det gäller drift och underhåll.

Det som oroar mig mest, avslutade Carl Cederschiöld, är ändå att vi har så svårt att få saker och ting genomförda i Sverige.



Förslag till system för höghastighetståg som komplement till nuvarande snabbtågnet enligt utredningen Nya Tåg 2008.

– Vi har ett system som är fullständigt vansinnigt. Genom överklagandeprocesser kan man fördröja utbyggnader i tiotals år. Vi måste acceptera att vi inte alltid kan få perfekta lösningar.

Den part som kan göra en avvägning mellan de olika krav och mål vi har i samhället är ytterst regeringen. Men de instrument regeringen har för att göra det är för dåliga idag.

– Jag tror att vi behöver ha någonting liknande den danska planeringslagen som innebär att när man har gjort hela arbetet med debatt och samrådsutställningar, och det sedan fattas ett politiskt beslut, då blir det politiska beslutet lag.

Med ett mer effektivt system kan vi få väl avvägda lösningar som blir genomförda. Vi måste också komma ihåg att vi har en tendens att underskatta de positiva effekterna av investeringar när vi gör samhällsekonomiska kalkyler. Av praktiska och ekonomiska skäl kan man inte ta hänsyn till alla effekter.

– Handen på hjärtat, det som ytterst avgör är magkänslan, menade Carl Cederschiöld.

## Stockholms roll

Stadsbyggnadsdirektör Ingela Lindh, Stockholms Stadsbyggnadskontor, framhöll att en bra och grundläggande förutsättning för att Stockholm skall kunna bli Norra Europas mest attraktiva storstadsregion är att vi har

en vacker och välfungerande stad. Det arvet skall förvaltas med ansvar av alla de som arbetar med staden.

Ytterligare en god förutsättning är att förtroendet för planerarkären har ökat.

– Vi kan inte sticka under stol med att förtroendet för oss planerare fick sig en rejäl törn efter rivningen av Klara och byggandet av Stockholms city.

Att fastighetsägare idag efterlyser visioner och vill ha ett helhetstänkande är mycket positivt, underströk Ingela Lindh. Idag inser alla parter att man är en del av en region. Det finns en vilja till att se de lite större sammanhangen.

På 90-talet möttes Ingela Lindh och hennes kollegor ofta av uppfattningen att Stockholm var färdigbyggt. Idag är man överens om att Stockholm behöver utvecklas, att det behöver byggas mer. Nu finns en tydligare viljeriktning, underströk Ingela Lindh.

Ett uttryck för det är att man i visionen för Stockholm 2030 slår fast att Stockholm skall växa. För att Stockholm skall bli världsledande behövs bostäder, arbetsplatser, infrastruktur, kultur, idrott och utbildning. Programmet Vision 2030 är för närvarande utställt i Kulturhuset. Där redovisas närmare de 21 projekt som SBK anser vara strategiska för stadens utveckling. Ingela Lindh framhöll att hon för egen del gärna hade sett att översiktsplanen hade fokuserat på de strukturella frågorna. Men så har det inte blivit.

Hur stadens struktur ser ut påverkar människors sätt att resa och att röra sig, underströk Ingela Lindh. Kista håller idag på att utvecklas till en andra regional kärna.

– Köerna in till Kista är idag nästan lika långa som köerna in till stan. Det kan möjligen ses som ett kriterium på att vi håller på att lyckas med att etablera Kista som en regional kärna.

Problemet med att etablera Älvsjö som ytterligare en kärna ansåg Ingela Lindh vara att Älvsjö redan är färdigbyggt. Här skulle staden i så fall få köpa upp villatomter, riva dem och bygga tätare.

– Det gör man inte idag. Den politiska viljan och kraften finns inte. Men skulle man verkligen vilja få en utväxling av den investering man har gjort i infrastruktur nätet så skulle man behöva göra det.

Avslutningsvis fäste Ingela Lindh uppmarksamhet på bekymren i samhällsplaneringen. Idag fattas beslut på underlag som inte håller. Efter bara några år kan budgeten vara spräckt med mer än det dubbla.

– Det blir ett bekymmer för vår förmåga att få igenom projekt.

Också överklagandeprocesserna måste hanteras bättre, menade Ingela Lindh. Ju längre tid dessa processer tar desto dyrare blir de. Idag är det dessutom så att de juridiska systemen utnyttjas i syften de inte var tänkta för.

– Systemet är idag fullständigt oöverblickbart för alla, det gynnar ingen, underströk Ingela Lindh.

## Diskussion

I den efterföljande debatten väckte Ulrika Francke frågan om olika trafikslags konsekvenser har utretts inför Stockholmsförhandlingen. Den frågan inte legat inom ramen för vår uppgift, menade Carl Cederschiöld. Däremot har man tittat på hur de olika infrastruktursatsningarna förhåller sig till varandra, som t ex hur Citybanan förhåller sig till järnvägssystemet i stort.

Hans Wohlin väckte frågan om man har tagit hänsyn till hur infrastrukturen inverkar på värdet på omkringliggande mark. Carl Cederschiöld menade att man hade tagit med den typen av aspekter.

– Nyttan av såväl tidsvinster som höjda markvärden och exploateringsmöjligheter har varit viktiga aspekter för viljan till medfinansiering.

Ingela Lindh svarade att man från SBKs sida ofta är tvungna att hävda motsatsen, för att undvika en utveckling mot urban sprawl.

Sven Inge Nylund underströk svårigheten att få alla att vilja bidra till finansieringen när investeringarna kommer i efterhand. Investeringar i tunnelbanesystemet, där kapacitetstaket i flera fall redan är nått, har svårt att få finansiering. Här påpekade Ing-

ela Lindh att Tvärbanan är en sträckning på vilken man ännu inte har nått kapacitetstaket. Att låta staden växa ut till det halvcentrala bandet gör att man bättre kan utnyttja en investering som redan är gjord, menade hon. Från SBKs sida försöker man därför identifiera var man har kapacitet.

– Det är på dessa ställen man skall bygga, underströk Ingela Lindh. Hon menade också att man inte skall underskatta möjligheten att ta sig fram med cykel. Idag sker många arbetsresor med cykel.

Hans Wohlin riktade i diskussionen fokus mot Flemingsbergskärnan, med en hänvisning till att Älvsjö inte längre är aktuell som ny kärna på Södertörn. Han underströk att det krävs ett samhälle kring de nuvarande institutionerna med bostäder, arbete och service. Mark finns, påpekade Hans Wohlin, i Glömstadalen, Tullinge och Hanvedenskogen.

Hans Wohlin väckte också frågor om trafikbalansen. Blir den bättre om man förtätar inåt, och finns det ett explicit underlag för att hävda att så är fallet, undrade han.

– Rimligen blir det så, menade Carl Cederschiöld och hänvisade till såväl magkänsla som samhällsekonomiska kalkyler. Om man förtätar utnyttjar man ju gjorda och kommande investeringar effektivare.

Men har man identifierat hur många trafikallstrare av olika slag det kommer att finnas i olika delar av staden, undrade Hans Wohlin. Vi har inte gjort någon sådan studie kommenterade Carl Cederschiöld. Vår uppgift var att förhandla underströk han. Han påpekade också att trafikprognoser visserligen är ett bra underlag men att de inte bör betraktas som sanningen. Som exempel nämnde han att det idag är dubbelt så många som åker med Tvärbanan som man hade förutspått.

Med anledning av denna diskussion upplyste Sven Inge Nylund om att en särskild trafikrapport, som bygger på underlaget från RUF 2010, kommer att publiceras inom kort.

Ulrika Francke väckte därefter frågan om hur man tänker om den pågående gentrifieringen, dvs den sociala statushöjning som centrala stadsdelar genomgår och som innebär att bättre bemedlade grupper flyttar in och mindre bemedlade grupper tvingas söka sig längre bort från stadskärnan. Har dessa pågående processer fått konsekvenser för trafikallsträngen undrade Ulrika Francke. I Stockholm kan man ännu inte se några sådana problem, men de börjar komma, menade Ingela Lindh. I Vaxholm har man idag svårt att få personal till serviceyrken. Man har inte råd att bo där, och pendlingen med kollektivtrafiken är svår.

I anslutning till frågorna om arbetskrafts-pendling väckte Hans Wohlin en fråga om höghastighetståg för Sverige. Per-Håkan Westin upplyste i detta sammanhang om att utredningen Nya tåg, med förslag till system

för höghastighetståg, nyligen överlämnats till regeringen. Finns det tid och resurser för att komma till beslut om höghastighetståg nu, frågade Hans Wohlin. Nej, regeringen kommer inte att fatta beslut om det inför årets infrastrukturproposition svarade Carl Cederschiöld. Däremot underströk han att det inte är en fråga om man skall satsa på höghastighetståg, utan när. Frågan gäller när man kan få fram beslutet, och när man kan få fram pengar. Såväl situationen i Europa, som miljöaspekter, kommer att kräva en sådan satsning, underströk Carl Cederschiöld.

Hur kommer man från regeringens sida säkra upp så att kostnaderna inte ökar med det dubbla i de kommande infrastruktur-satsningarna, undrade Ulrika Francke. Ett problem med det sätt kalkylerna görs på, svarade Carl Cederschiöld, är att allt inte räknas in i dem från början. Han hänvisade också till systemets oförutsägbarhet. Ingen, underströk han, hade kunnat förutspå att någon skulle ha en halv miljard i intrångsersättning. Ökade material- och entreprenad-kostnader påverkar också, liksom den dåligt fungerande konkurrensen på byggsidan. Ett av de starkaste skälen att släppa loss ett antal OPS-lösningar, underströk Carl Cederschiöld, skulle just vara att få in internationella byggbolag som kan konkurrera med våra tre svenska jättar.

Är det kanske så att infrastrukturinvesteringarna idag kan ses som vårt starkaste styrmedel för att genomföra regional planering, frågade Hans Wohlin.

– Ja, både det starkaste styrmedlet och den starkaste restriktionen, svarade Carl Cederschiöld. Infrastruktursatsningarna är centrala för att vi skall hänga med i den snabba utveckling som idag påverkar stor-stadsregionerna i hela Europa.

Ulrika Francke ledde avslutningsvis i diskussionen på frågan om man från SBKs och RTKs sida känner att man kan rekrytera människor med rätt kompetens idag.

– Det är en konst att hitta folk som har några års erfarenhet och som har kunskap om de här frågorna i stort. De är en bristvara idag, menade Sven Inge Nylund.

Ingela Lindh ställde sig mest frågande till hur rekryteringsunderlaget för ingenjörs-utbildningarna ser ut idag, när det gäller planerarkären menade hon sig se en positiv utveckling. Det finns ett tilltagande intresse bland yngre att vara med i samhällsbyggnad idag, menade Ingela Lindh.

Hans Wohlin fäste avslutningsvis uppmarksamhet på att både Mistra och KK-stiftelsen aviserat nya satsningar på forskning inom samhällsplanering.

– Detta är positivt, efter flera års brist på satsningar för sektorn, avslutade Hans Wohlin.

Text: Kristina Grange

