STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR

Promemoria

2020-12-09
Komm2018/00356-359

Samordning för bostadsbyggande
Fi N 2017:08

Johan Edstav
Särskild utredare

Christina Leideman
Huvudsekreterare

Regeringskansliet
Finansdepartementet

Förslag om att ingå avtal om större samlad exploatering med hållbart byggande i Västerås kommun

Samordning för bostadsbyggande redovisar här i enlighet med utredningsdirektiven ett område som identifierats som lämpligt för en större samlad exploatering med hållbart byggande och nödvändiga statliga åtgärder att vidta för att exploateringen ska komma till stånd. Det identifierade området utgörs av stadsdelar benämnda Kungsängen, Ängsgärdet (inom projektet Mälarporten) och Kopparlunden i Västerås kommun, där 10 000 bostäder under vissa förutsättningar kan byggas i stations- och centrumnära läge. Statens åtagande för att möjliggöra exploateringen innebär tidigareläggande av statliga åtgärder som rör befintlig järnvägsanläggning och nytt resecentrum vid Västerås central.

Det här redovisade förslaget är i enlighet med uppdraget om samordning av större samlade exploateringar med hållbart byggande enligt direktiven till *Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande* (N 2016:G) och i enlighet med uppdraget till *Samordning för bostadsbyggande* (Fi N 2017:08).

Västerås kommun och Region Västmanland har redovisat förslag till åtaganden avseende bostadsbyggande respektive kollektivtrafikförsörjning av det aktuella området. Avtal om dessa åtaganden föreslås ingås mellan Västerås kommun, Region Västmanland och staten, där statens tidigareläggning av infrastrukturåtgärder möjliggör och tidigarelägger fler bostäder. Statens åtaganden är därtill angelägna såsom infrastrukturåtgärder då befintligt resecentrum redan i dag har kapacitetsproblem utifrån personflöden och inte väntas klara framtida kapacitetsbehov.

Parternas åtaganden föreslås regleras i avtal på motsvarande sätt som gjorts i de avtal som ingicks i december 2017 avseende bostadsbyggande i Gävle, Knivsta och Uppsala kommuner inom ramen för uppdraget om större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Vidare föreslås att Länsstyrelsen i Västmanlands län uppdras att följa efterlevnaden av åtagandena i avtalet.

Bakgrund

Uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande

Det råder stor bostadsbrist i Sverige i dag och bostadsbyggandet har under många år varit lågt i förhållande till befolkningstillväxten. För att möta den allvarliga bostadsbristen lanserade bostadsministern och finansministern i juni 2016 en s.k. 22-punktslista med åtgärder för att öka bostadsbyggandet och för att utnyttja det befintliga beståndet bättre.

En av åtgärderna i 22-punktslistan handlar om att få till stånd större samlade exploateringar som samtidigt bidrar till en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Regeringen uppdrog därför den 17 november 2016 åt en samordnare (dnr N2016/07177/PBB) att ”identifiera en eller flera kommuner där det finns framtagna planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder men där planerna av något skäl inte kan genomföras, t.ex. på grund av att det saknas relevant statlig infrastruktur eller lämplig kompetens”. Till samordnare utsågs samma dag Johan Edstav.

Uppdraget innebar även att identifiera områden som inte finns med i befintliga planer, men där det på längre sikt finns möjlighet till helt nya större bostadsexploateringar. I uppdraget ingick också bl.a. att ”identifiera och beskriva varför ett genomförande av planen inte har skett” och att ”bedöma om det är relevant för staten att vara behjälplig för att planen ska kunna genomföras, och i så fall föreslå på vilket sätt”. ”Med kunskapen som inhämtas av samordnaren kan regeringen påskynda förverkligandet av lämpliga planer för större exploatering i kommunerna.”

Samordnaren fick i juni 2017 ett förlängt och ändrat uppdrag (dnr N2017/04380/PBB) att, förutom att fortsätta grunduppdraget, ingå överenskommelser med kommuner där exploatering föreslås.

I arbetet med uppdraget har samordnaren funnit att nya stadsdelar allt oftare byggs i det som tidigare varit industri- eller hamnområden där förorenad mark och andra förhållanden försvårar exploateringen. Valet av sådan mark beror på att exploatering på högklassig jordbruksmark bör undvikas och för att bostäder i centrala lägen nära kollektivtrafik och service ska möjliggöras. De svåra markförhållandena gör att många planeringsprocesser blir komplexa.

I delrapporterna som samordnaren lämnat beskrivs behovet av en neutral arena för dialog om sådana särskilt komplexa planeringssituationer. Vidare föreslogs att staten upprättar en funktion för samordning som stöd till företrädesvis kommuner (dnr N2017/02085/PBB och N2017/04516/PBB).

Av slutredovisningen som lämnades den 22 december 2017 (dnr N2017/07384/PBB) framgår att samordnaren i december 2017 ingått överenskommelser med fyra kommuner och berörda regioner avseende sju möjliga större exploateringsområden. Överenskommelserna utgörs av tre avtal och en avsiktsförklaring.

Överenskommelserna innebär att upp till 66 000 nya bostäder förbereds i större samlade exploateringsområden i Gävle, Haninge, Knivsta och Uppsala. I avtal med Knivsta och Uppsala regleras också åtgärder för att ytterligare 20 000 bostäder vid behov ska kunna byggas på längre sikt i ett område på kommungränsen benämnt ”Nysala”.

Statliga infrastrukturåtgärder inom ramen för överenskommelserna möjliggör därtill ytterligare bostadsbyggande i Uppsala. Drygt 20 000 bostäder beräknas kunna tillkomma genom förtätning och exploatering av andra mindre områden till följd av kapacitetsförstärkning i infrastrukturen. Det totala antalet bostäder som tillkommer direkt och genom synergieffekter av uppdraget bedöms uppgå till cirka 100 000.

Nuvarande uppdrag om samordning för ökat och hållbart bostadsbyggande

Vid regeringssammanträdet den 13 december 2017 beslutades att en särskild utredare ska underlätta samordningen mellan berörda parter i samhällsbyggnadsprocessen i kommuner med särskilt komplexa planeringsförutsättningar (dir. 2017:126). Syftet med uppdraget är att underlätta planeringsprocesser för att få till stånd ett ökat och hållbart

bostadsbyggande. Johan Edstav utsågs samma dag till särskild utredare. Utredningen har antagit namnet *Samordning för bostadsbyggande* (Fi N 2017:08).

Utredaren ska under åren 2018-2020 bland annat erbjuda ”en arena för dialog mellan berörda parter och stödja mindre kommuner i planeringen av bostadsexploateringar där förutsättningarna är särskilt komplexa”. Vidare ska utredaren ”fortsätta arbetet med uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande”.

Uppdrag att fortsätta arbetet med uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande

Av direktiven framgår att om ”utredaren i sitt arbete kommer i kontakt med fler kommuner” än de som identifierats inom ramen för den föregående utredningen och ”där det finns framtagna planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder, men där planerna av något skäl inte kan genomföras”, ska utredaren informera Regeringskansliet om dessa och ”redovisa vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta för att exploateringen ska komma till stånd. Detta ska ske i enlighet med uppdraget om samordning av större samlade exploateringar med hållbart byggande (dnr N2016/07177/PBB)”.

Uppdraget i denna del innebär också att svara för uppföljningen av efterlevnaden av de överenskommelser som ingicks inom ramen för uppdraget om större samlade exploateringar. Uppföljningen ska ske ”genom en partssammansatt grupp bestående av representanter för staten, respektive kommun och berörd region. Staten är sammankallande och representeras av utredaren.”

Erfarenheter från två uppdrag som syftar till ökat och hållbart bostadsbyggande

Uppdraget om större samlade exploateringar - en fungerande modell för att påskynda förverkligandet av planer för bostadsbyggande

Resultatet av uppdraget om större samlade exploateringar visar att samplanering av bostadsbyggande och infrastruktur, liksom samordning av statens och kommunernas planeringsprocesser kan möjliggöra ett ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling samtidigt som kopplade investeringar i infrastruktur får större samhällsnytta. Bedömningen är att den metod som utgör grunden i uppdraget om att samordna större samlade

exploateringar – dialog, förhandling och mandat att ingå överenskommelser – har fungerat bra.

Planerna för ett stort antal bostäder har kunnat tidigareläggas och de planerade områdena har getts ökade hållbarhetsmål. Det kan konstateras att det, i enlighet med målet för uppdraget[1], nu finns planer för nya större samlade exploateringar i Gävle, Knivsta och Uppsala kommuner i ”väl fungerande och attraktiva stadsmiljöer med en hög livskvalitet utifrån en mängd perspektiv och med så liten miljö- och klimatpåverkan som möjligt”. Exploateringarna planeras också för att kunna ”utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling”, i enlighet med skälen för regeringens beslut om uppdraget.

Uppdraget om uppföljning av avtal har underlättat samverkan mellan avtalsparterna

Utredningen *Samordning för bostadsbyggande* har under perioden 2018-2020 uppdraget att svara för uppföljningen av efterlevnaden av åtagandena i överenskommelserna om större samlade exploateringar. Bedömningen är att de former för uppföljning av avtalen som införts bidrar till säkerställande av målen för avtalen.

Rutiner för uppföljningen har införts i samråd med avtalsparterna. Möten för avstämningar av avtalens efterlevnad har genomförts två gånger per år. En rutin har etablerats för löpande avstämningar mellan de regelbundna mötena mellan parterna samt mellan parterna och Trafikverket, liksom en rutin vid befarad risk för avvikelser i förhållande till avtalen. En samlad rapport avseende efterlevnaden av samtliga överenskommelser har årligen lämnats till regeringen.

Utredningen och avtalsparterna i de fyra överenskommelserna har vid respektive avstämningsmöte under hösten 2020 konstaterat att de regelbundna och löpande avstämningarna har fungerat bra. Behov av fördjupad dialog om bland annat tidpunkter för när avgörande beslut måste fattas för att parterna ska kunna uppfylla sina respektive åtaganden har uppmärksammats vid regelbundna avstämningsmöten, vilket lett till ökad frekvens i de löpande avstämningarna mellan kommunerna och Trafikverket.

[1] https://www.regeringen.se/4afec3/contentassets/59427277119648eebd150192968ed996/uppdrag-att-samordna-storre-samlade-exploateringar-med-hallbart-byggande.pdf

Initiativ har också tagits till löpande avstämningar mellan alla parter på chefs- och handläggarnivå i syfte att säkerställa att tidsplaner hålls, att målbilder är gemensamma och för att tidigt identifiera potentiellt svårlösta frågor. Relaterade samtal sker även mellan läns- och kommunledningar. Frågor har därvid kunnat lösas ut som potentiellt hade kunnat förorsaka oklarheter och i förlängningen förseningar.

Vidare har utredaren vid avstämningsmöten under hösten 2020 konstaterat att de täta formella avstämningarna i kombination med rutinen för löpande dialog mellan avtalsparterna har bidragit till ökad ömsesidig förståelse för kommunernas och Trafikverkets processer som påverkar åtgärderna i avtalen.

Då utredningens uppdrag slutförs den 31 december 2020 överförs ansvaret för uppföljningen av efterlevnaden av de befintliga överenskommelserna enligt regeringsbeslut den 1 oktober 2020 till berörda länsstyrelser från den 1 januari 2021.

Det nya avtal som föreslås ingås mellan Västerås kommun, Region Västmanland och staten förordas på motsvarande sätt följas upp av Länsstyrelsen i Västmanlands län.

Möjlig större samlad exploatering har identifierats i Västerås kommun

En ökande befolkning i regionala nodstaden Västerås medför ökat bostadsbehov

Västerås har under en längre tid haft en ökande befolkning och de senaste åren har antalet invånare ökat kraftigt. Befolkningen uppgår idag till cirka 154 000 invånare. Kommunens översiktsplan, som antogs år 2017, har planeringsinriktning för 230 000 invånare år 2050. Bostadsbyggandet har under senare år ökat från i genomsnitt cirka 500 bostäder per år till över 1 000 bostäder per år. Enligt kommunens bedömning behövs det 50 procent fler bostäder år 2050 än vad som finns i Västerås idag.

Nya centrum- och stationsnära stadsdelar med 10 000 bostäder planeras

Västerås kommun ser nu möjlighet att under de kommande 20-30 åren bygga 10 000 bostäder i centrum- och stationsnära läge i tre stadsdelar i centrala Västerås, förutsatt att statlig infrastruktur kopplad till bangårdar och resecentrum ges prioritet och finansiering. Exploateringen innebär att hårdgjord yta och idag icke tillgängliga områden kan omvandlas till levande och hållbara stadsdelar mitt i centrala Västerås. Utöver bostäder planeras stadsdelarna för nya mötesplatser och besöksmål, liksom för arbetsplatser med gångavstånd till stadskärnan, resecentrum och sjön Mälaren. Stadsomvandlingen i de tre stadsdelarna ska också bidra till en mer levande och grön innerstad.

Kommunen har höga hållbarhetsambitioner och planerar för blandad bebyggelse med varierat bostadsutbud. Exploateringarna ska möjliggöra korta avstånd mellan boende, arbete och rekreation. Gång och cykel ges företräde. Med god tillgång till spårbunden kollektivtrafik och yteffektiv infrastrukturplanering för varutransporter och godshantering finns förutsättningar för mer hållbar mobilitet. För att öka tryggheten i den fysiska miljön ska planeringen också skapa förutsättningar för mer liv och rörelse under större del av dygnet. Andra aspekter som enligt kommunen ska vara vägledande i arbetet är innovation och dialog med berörda av exploateringen.

Exploateringen i stadsdelarna ifråga beskrivs närmare i bifogad skrivelse från Västerås stad, *Promemoria om större samlad exploatering i Mälarporten och Kopparlunden samt ett nytt resecentrum i Västerås*.

Exploateringen bedöms uppfylla kraven i direktiven

Utredningen bedömer att den identifierade exploateringen i Västerås uppfyller de krav som framgår av uppdragsbeskrivningen för uppdraget om större samlade exploateringar med hållbart byggande. Exploateringen bedöms bland annat ha potential att tydligt bidra till att kommunen kan nå sina utvecklings- och bostadsförsörjningsmål. Vidare bedöms exploateringen bidra till att de nationella bostads- och transportpolitiska målen liksom relevanta miljökvalitetsmål kan nås. Kommunen redovisar vidare att innovativa lösningar ska tillämpas i syfte att bidra till goda livsmiljöer och minskad klimatpåverkan. Antagna beslutsdokument tyder på att de nya stadsdelarna också kan komma att utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling.

Exploateringen är del av Mälardalens arbetsmarknadsregion

Enligt bakgrunden till uppdraget att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande väntas de identifierade exploateringarna ligga ”inom storstädernas arbetsmarknadsregioner”. Den planerade exploateringen i Västerås kommer till följd av den förkortade restiden och ökade kapaciteten i järnvägsnätet att bli en tydlig del i Stockholms och Mälardalens framtida arbetsmarknad, se nedan.

Exploateringen bedöms lämplig ur ett regionalt perspektiv

Av direktiven framgår också att en ”förutsättning för att exploateringen ska kunna presenteras för regeringen är att det finns en analys av exploateringens lämplighet och långsiktiga hållbarhet utifrån ett regionalt perspektiv (avseende arbetsmarknad, befolkning, transportsystem och pendlingsmönster). Analyserna kan bl.a. ta sin utgångspunkt i länets regionala utvecklingsstrategi och relaterade plandokument”.

Utredningen bedömer att exploateringen ifråga innebär att Västerås roll som attraktiv regionstad stärks och att exploateringen är lämplig och långsiktigt hållbar ur ett regionalt perspektiv. Till grund för bedömningen ligger bland annat följande iakttagelser.

Då det i dag råder bostadsbrist i stora delar av Stockholm-Mälarregionen och Stockholms nettoinflyttning sjunker blir andra kommuners bostadsbyggande än viktigare, och även möjligheten till arbetspendling. När utbyggnaden av Mälarbanan med fler spår mellan Tomteboda och Kallhäll är klar år 2025, kommer det bli möjligt att åka tåg mellan Västerås och Stockholm på 45 minuter samtidigt som antalet avgångar kan utökas. Detta kommer att innebära att Stockholms och Västerås arbets-, bostads- och studiemarknader knyts samman ytterligare.

Den regionala utvecklingsstrategin för Västmanland, RUS, understryker vikten av effektiv markanvändning i stationsnära områden för att gynna hållbar mobilitet och ett hållbart stadsliv. Av RUS framgår att ”samlokalisering av bostäder, arbetsplatser, föreningslokaler, handel, privat och offentlig service i kollektivtrafiknära lägen ökar möjligheten för människor att mötas”…”Större tätorter behöver förtätas”. Ett delmål i RUS är att kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande skall öka, vilket kräver satsningar på kapacitet, tillgänglighet och tillförlitlighet för kollektivtrafiken.

Region Västmanland har framfört att Västerås central är en ”viktig nod i trafiksystemet både som målpunkt och för omstigningsresor mellan olika trafikslag”, samt har ”stor betydelse för arbetsmarknadsförstoring och kompetensförsörjning för andra kommuner inom regionen”.

I det storregionala samarbetet *En Bättre Sits* systemanalys från april 2020[2] fastslås att nodstäderna Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping har en särskild betydelse för utvecklingen och sammankopplingen av Stockholm-Mälarregionen som gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. Ett prioriterat behov som lyfts är ombyggnad av spårområdet på Västerås central för att klara utökade resenärsflöden och frigöra kapacitet för gods. Vidare framgår av systemanalysen att statlig finansiering för ett nytt resecentrum i Västerås samt att ombyggnationen av spårområdet i Västerås är central för regionens utveckling och behöver färdigställas senast 2030.

Den nya exploateringen förutsätter ett nytt resecentrum

Området med järnvägsanläggningen kring stationen i Västerås är viktig för stadsutvecklingen då staden växer på båda sidor om järnvägen. Den befintliga stationen har dock kapacitetsbrist redan i dag. Spårområdet utgör även en betydande barriär. Sedan en tid planerar kommunen därför, i nära samarbete med berörda aktörer, för ett nytt resecentrum. Det nya resecentrumet behöver fungera både som knutpunkt för lokal, regional och nationell kollektivtrafik och för att knyta ihop den befintliga stadskärnan med de nya stadsdelar som planeras för att tillgodose bostadsbehovet i kommunen.

Ett nytt resecentrum är också en förutsättning för arbetsmarknadsregionens utveckling. Det finns även behov av att möta den förväntat kraftigt växande trafikökning på järnvägen. Under perioden oktober 2012 till januari 2013 genomfördes därför en åtgärdsvalsstudie i syfte att säkerställa en väl fungerande och attraktiv järnvägsanläggning genom Västerås för person- och godstrafik för att klara bedömda behov till år 2050.

[2] https://www.malardalsradet.se/app/uploads/2020/05/en-battre-sits-systemanalys-2020-ej-layoutad-version.pdf

Underlag om åtgärder vid järnvägsanläggningen har tagits fram i samverkan

Resultatet presenterades i *Åtgärdsvalsstudie för järnvägen i Västerås*[3] i maj 2013 och utgör underlag för beslut om fortsatt hantering och planering av järnvägen och dess kringanläggningar. Åtgärdsvalsstudien ger förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder för det fortsatta arbetet. Studien har utgjort underlag för Västerås stads arbete med den fördjupande översiktsplanen, detaljplanen och utformningen av det nya resecentrumet.

Av åtgärdsvalsstudien framgår att ”dagens resecentrum har brister ur ett resenärsperspektiv med avseende på väntytor, trapphus och plattformar. Befintlig järnvägsanläggning kommer heller inte att klara det kapacitetsbehov som förväntade resandeökningar och därmed utökad trafikering kräver.” Vidare framgår att Västerås resecentrum och dess bangårdar efter år 2027 inte kan hantera den ökning av tågtrafiken som spårutbyggnaden och befolkningsökningen i regionen medför.

Åtgärdsvalsstudien togs fram av Trafikverket Region Öst och Västerås stad i samverkan. Studien genomfördes tillsammans med representanter från offentliga samhällsplanerare, trafikoperatörer, trafikupphandlare och berörda näringslivsaktörer.

Ytterligare underlag som rör Trafikverkets behov av järnvägsmark i Västerås centrala delar fram till år 2050 framgår också av *SAMRÅDSUNDERLAG. Västerås C och uppställning för persontåg*[4] från juni 2013.

Utöver ovan nämnda underlag har följande utredningar som rör järnvägsanläggningen vid Västerås central tagits fram av Trafikverket:

- Idéstudie Västerås bangård – framtida trafik, funktion och utformning (2012)
- Idéstudie: Framtida tåguppställning och depåverksamhet i Västerås (2012)
- Funktionsutredning Västerås västra rangerbangård (2015)
- Funktionsutredning Västerås C, ökad tillgänglighet (2015)

[3] https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11488/RelatedFiles/2013_123_atgardsvalsstudie_Jarnvagen_i_Vasteras.pdf

[4]https://www.trafikverket.se/contentassets/25a82234af99408caf42dff71a6b94b7/samradsunderlag_vasterasc_del1.pdf

- Spårskiss (2019)
- Funktionsutredning – Västerås C Bangård, etapp spår 5-6 (2019)
- Funktionsutredning Västerås västra, omloppsnära tjänster (2019)
- Fotgängarsimulering RC Västerås (2019)

Trafikverket har således, i syfte att möta stadens planer på ett nytt resecentrum, utrett möjligheten att bygga om bangården vid Västerås central i etapper innan en hel ombyggnation av bangården är nödvändig av kapacitetsskäl. Att spåranläggningen till viss del byggs om innebär således fördelar ur ett statligt perspektiv. Framtida kostnader kan minskas genom att provisoriska lösningar undviks samtidigt som viss kapacitetsökning förbereds.

Trafikverket ser fördelar med tidigarelagda infrastrukturåtgärder

Trafikverket har i oktober 2020 på utredningens förfrågan lämnat kommentarer till den promemoria Västerås tagit fram om den aktuella större samlade exploateringen. Verket bekräftar att det är ”en fördel om spåranläggningen vid Västerås Central till viss del byggs om. Detta skapar förutsättningar för att placera bropelare på rätt ställe från början och därmed minska kostnaderna i framtiden, när Trafikverket måste bygga om Västerås C för att klara en högre tågkapacitet. Det ger även en viss kapacitetsökning för järnvägstrafiken, genom en ny sidoplattform och ett nytt spår, som är positiv då trafiken kommer att öka när Mälarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll är färdigutbyggd.”

Verket påtalar samtidigt att det finns oklarheter vad gäller redovisade tidsspann i promemorian och att den formella planeringsprocessen med järnvägsplan påverkar när byggstart kan ske[5].

Regionen har uttryckt stöd för exploateringen

Region Västmanland har i en skrivelse till utredningen i november 2020 utryckt stöd för exploateringen och åtar sig att ”utveckla det inom- och storregionala trafiksystemet med olika åtgärder som utökad tågtrafiktrafik och i samverkan med Västerås stad försörja resecentrum, de nya centrala

[5] Trafikverkets kommentarer den 27 oktober 2020 till ”Promemoria om större samlad exploatering i Mälarporten och Kopparlunden samt ett nytt resecentrum i Västerås” (Komm2018/00356-358

bostadsområden som följer med projekt Mälarporten samt Kopparlunden med kollektivtrafik." Skrivelsen bifogas.

Utredningens bedömning och förslag

Utredningen konstaterar att Västerås kommun, Region Västmanland, Trafikverket och andra berörda parter samverkar för att samordnat lösa både de problem som kommunen har för att klara sitt bostadsförsörjningsansvar genom en större samlad exploatering i centrala Västerås och strävan att utveckla hållbara stadsdelar och problem förknippade med statens behov av att lösa framtida kapacitetsbrist på järnvägen. Det finns en samstämmighet i vilka åtgärder som behöver vidtas. Genom samordning kan den redan nu föreliggande kapacitetsbristen avhjälpas genom av ombyggnation av bangårdar, perronger och station.

Utredningen bedömer att den plan för att bygga resecentrum i flera etapper som redovisas i kommunens promemoria och i Trafikverkets utredningar kan optimera genomförandet och resultatet för berörda parter. De statliga kostnaderna för åtgärderna ifråga under perioden 2022–2025 beräknas uppgå till cirka 700 miljoner kronor. Åtgärder för den första etappen bör således ges prioritet i kommande *Nationell plan för transportsystemet*.

Den andra etappen bör hanteras i planeringen för kommande nationella planer, för att möta beräknat kapacitetsbehov inom resterande del av Västerås central omkring år 2040.

Avtal föreslås ingås om större samlad exploatering med hållbart byggande i Västerås kommun

Västerås kommun, Region Västmanland och staten föreslås ingå avtal om större samlad exploatering med hållbart byggande i Västerås kommun. Kommunens åtagande i avtalet bör vara att kommunen själv eller genom annan markägare eller exploatör och på egen bekostnad uppför 10 000 bostäder i stadsdelarna Kungsängen, Ängsgärdet och Kopparlunden till år 2050. Regionens åtagande föreslås vara att utveckla det inom- och storregionala trafiksystemet med åtgärder som utökad tågtrafiktrafik och i samverkan med Västerås stad trafikförsörja resecentrum, de nya centrala bostadsområden som följer med projekt Mälarporten samt Kopparlunden med kollektivtrafik. Statens åtagande rör inledningsvis åtgärder i järnvägsanläggningen och resecentrum under perioden 2022-2025 och på sikt 2035-2040. Åtgärderna bör preciseras i samråd med Trafikverket.

Parternas åtaganden föreslås regleras i avtal på motsvarande sätt som gjorts i de avtal som ingicks i december 2017 avseende bostadsbyggande i Gävle, Knivsta och Uppsala kommuner inom ramen för uppdraget om större samlade exploateringar med hållbart byggande. Vidare föreslås att Länsstyrelsen i Västmanlands län uppdras att följa efterlevnaden av åtagandena i avtalet.

Det föreslagna avtalet möjliggör att bostäder och hållbara lösningar kan tidigareläggas, ambitionsnivåer höjas samtidigt som staten får kostnadsbesparingar genom att tidigarelägga infrastrukturinsatser som åtgärdar befintligt och framtida kapacitetsbehov.

Bilagor:

Promemoria om större samlad exploatering i Mälarporten och Kopparlunden samt ett nytt resecentrum i Västerås. Västerås stad, augusti 2020

Yttrande över nytt resecentrum Västerås. Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland, november 2020