

2022-02-25

Dnr: KS-2021/02328

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Dnr: I2021/02884

Remissyttrande gällande – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Västerås stad har fått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 på remiss. Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- medel till forskning och innovation.

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Sammanlagt fördelas 799 miljarder i planen. 165 miljarder föreslås gå till vidmakthållande av statliga järnvägar (drift, underhåll och reinvesteringar), 197 miljarder till vidmakthållande av statliga vägar och 437 miljarder till utveckling av transportsystemet. I denna utvecklingsbudget anger regeringen i sitt direktiv till Trafikverket att 107 miljarder bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg och 42 miljarder till länsplanerna.

Västerås stad tackar för möjligheten att inkomma med remissyttrande. Remissen har internremitterats till fastighetsnämnden, tekniska nämnden, byggnadsnämnden samt miljö- och konsumentnämnden. Vid sammanställningen av stadens gemensamma yttrande har stadsledningskontoret även samverkat med Region Västmanland, Mälardalsrådet, Fyra Mälarstäder, Köpings kommun, Handelskammaren Mälardalen, Oslo-Stockholm 2.55 AB, Mälarenergi AB, Mälarhamnar AB samt aktiva näringslivsaktörer i Västerås.

Se film kopplat till Västerås stads yttrande: www.vasteras.se/ntp

Yttrande

Sammanfattning av Västerås stads synpunkter

Utifrån Trafikverkets förslag till nationell plan vill Västerås stad särskilt lyfta följande synpunkter:

- Västerås Central med ett nytt resecentrum måste prioriteras för att möta dagens och framtidens resandebehov, i hela Stockholm-Mälardalenregionen.
- En ny Hjulstabro måste prioriteras för en utvecklad Mälarsjöfart.
- Utökad kapacitet på Mälardalenbanan och Svealandsbanan måste prioriteras för att möjliggöra kompetensförsörjning i Mälardalen och knyta ihop bostadsmarknaden i hela Stockholm-Mälardalenregionen.
- Den gemensamma utredningen tillsammans med norska Jernbanedirektoratet måste knyta samman hela stråket mellan Oslo och Stockholm samt följa överenskommen process utifrån åtgärdsvalsstudien.
- Det är av stor vikt att tågstopp Finnslätten blir en del av den nationella planen.

Samtliga ovanstående punkter har en stark koppling till att uppfylla de transportpolitiska målen och Agenda 2030, det hållbara samhället. Objekten har en avgörande betydelse för att uppnå tillgänglighet i hela landet, tillgänglighet för alla i ett jämställdhetsperspektiv, uppnå tillförlitlighet, enkelhet och trygghet, nå klimatmål och mål om luftkvalitet, nå mål om bullernivåer, trafiksäkerhet och ett aktivt resande.

Omställningen till ett hållbart resande för både person- och godstransporter har stark koppling till att uppnå miljö- och klimatmålen, där den svenska regeringen har som målsättning att Sverige ska bli en av de första fossilfria välfärdsstaterna i världen. Genom nödvändiga statliga investeringar i Västerås Central och resecentrum samt ny Hjulstabro kan denna omställning påskyndas.

Västerås – en del av Stockholm-Mälarenregionen

Västmanlands län ligger i en del av Sverige som står för nära hälften av Sveriges befolkning, sysselsättning och BNP samt genererar mer än hälften av tillväxten i hela landet. Östra Mellansverige fungerar som en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder vilket ger en mångfald av möjligheter och kvaliteter för människor och företag. Västmanlands län har en storregional samverkan med Gävleborgs, Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Örebro och Östergötlands län. Samverkan och planering förbättrar hela regionens förutsättningar¹.

I Västmanlands län betraktas Västerås som regionhuvudstaden, en viktig nod för länets och kommunens samhällsutveckling, både utifrån ett näringslivspolitiskt-, bostadspolitiskt och transportpolitiskt perspektiv. Därtill vilar en viktig uppgift, att som nod och nav driva, utveckla och verka för en hållbar utveckling för våra invånare, näringsidkare och besökare, i denna del av Sverige.

Västerås stad framhåller, liksom Region Västmanland, att stadens remissyttrande bygger på den storregionala samsynen gällande behov och prioriteringar för Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur. Utgångspunkten är den politiskt förankrade systemanalys² som tagits fram inom ramen för samarbetet En Bättre Sitts inom Mälardalsrådet. Detta ger en styrka i att de åtgärder som prioriteras är väl förankrade och motiverade. Västerås stad konstaterar att det är positivt att redan beslutade åtgärder i gällande nationell plan 2018–2029 fortsatt ingår i planförslaget. Samtidigt är det djupt oroande och en stor besvikelse att inte någon av Stockholm-Mälarenregionens sju prioriterade åtgärder, med behov före 2030, från systemanalysen är finansierade i förslaget till ny nationell plan 2022–2033.

Västerås – en del av Fyra Mälärstäder

Stockholm-Mälarenregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. Kommunerna i "Fyra Mälärstäder", bestående av Enköping, Eskilstuna, Strängnäs och Västerås kommuner, utgör en stor del av Mälarenregionen. Fyra Mälärstäder växer dessutom mer tillsammans än riksgenomsnittet och år 2050 beräknas det bo fler än 450 000 människor här. För att möta behoven pågår i Fyra Mälärstäder en hög bostadsproduktion och fram till 2030 är planeringen att bygga runt 50 000 nya bostäder i attraktiva lägen. Kommunerna i Fyra Mälärstäder ingår i den större organisationen Mälardalsrådet och står bakom den gemensamt framtagna och förankrade systemanalysen som nämnts ovan.

Fyra Mälärstäder, verkar bland annat för ökad integration avseende arbeten, bostäder och utbildning mellan kommunerna och med omgivande regionala noder. Kommunerna har goda förutsättningar för en ökad funktionell sammanlänkning sinsemellan och inom Mälarenregionen, inte minst då avstånds-, täthets- och storleksförhållanden är mycket gynnsamma:

- Centralorterna ligger på enbart 3-4 mils avstånd.
- Befolkningen överstiger 400 000 invånare vid den nationella planens utgångsår.
- Mälardalens universitet fördelar sig mellan de två största kommunerna.
- Världsledande industrier med lokal förankring kraftsamlar för utveckling och nyetableringar tillkommer.
- Större logistikområden finns, planeras och byggs ut i området.

- Västerås hamn är Nordens största insjöhamn.
- Eskilstuna kombiterminal är Sveriges tredje största inlandsterminal sett till omlastad volym efter Malmö och Göteborg, men har den starkaste utvecklingen av de tre. Eskilstuna kombiterminal levererar gods till och från hela Stockholm-Mälarenregionen.
- Västerås, Strängnäs och Enköping tar stora initiativ för bostadsförsörjning i Mälarenregionen.
- Tätorterna Västerås, Strängnäs stad och Mariefred planeras för minst fördubblat antal hushåll i stationsnära lägen.

En gemensam utvecklingsplan³ understödjer en planeringsmässig samsyn och ökad samverkan. Långsiktig hållbarhet nås bland annat genom en gemensam målbild om:

- Den kollektiva resan ska ta maximalt 20 minuter med en turtäthet om 20 minuter mellan de närmaste centralorterna inom Fyra Mälärstäder.
- God tillgänglighet till Stockholm, Uppsala och Arlanda med restider ner mot 45 minuter och en turtäthet om 20 minuter.
- Ett infrastruktursystem där sjöfarten får spela en mycket större roll för godstransporterna.

Vad som förenar Fyra Mälärstäder är även en alltjämt pågående sammanlänkning med Stockholmsregionen, via huvudstråken "Mälärbanan-E18" samt "Svealandsbanan-E20". Arbets- och bostadsmarknaderna blir allt mer sammanvävda i dessa sammanhang. Fyra Mälärstäder är en part i den gemensamma utvecklingen av Stockholm-Mälardalen, med bidrag till hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft.

För att understödja tillväxten i Fyra Mälärstäder och tidsmässigt koppla Mälardalsregionen närmare Stockholmsregionen, behöver den nationella transportplanen möjliggöra nödvändiga satsningar för att bygga bort flaskhalsar i transportinfrastrukturen för person- och godstransporter. Våra teknik- och industristäder har en viktig roll i klimatomställningen av den tunga industrin i landet med till exempel utveckling och tillverkning av batterier. Våra världsledande företag, som exempelvis ABB, Northvolt och Senior, har valt sina strategiska lokaliseringar inom vårt geografiska område och har stort behov av kompetensförsörjning. Detsamma gäller myndigheten Försvarsmakten i Enköping. Större logistikområden planeras och byggs ut i området, där kan nämnas Gorsingeskogen tätortsnära Strängnäs, samt Gunnarskäl i Eskilstuna med vardera minst 300 hektar tillgänglig industrimark som även kan inrymma tyngre industrier.

Personal- och gods behöver utifrån detta kunna transporteras snabbt, smidigt och klimatsmart till och från vår region, vilket ökar behovet av tillgänglighet i transportsystemet. Genom att investera i denna del av Mälardalsregionen, så investeras det samtidigt för hela Sveriges utveckling. Här finns en betydande del av Sveriges produktion och konsumtion samt import och export. Tyvärr ser Fyra Mälärstäder att inte någon av de nödvändiga investeringarna som är utpekade i Mälardalsrådets systemanalys, finns med i planförslaget, vilket är anmärkningsvärt.

Västerås – en nod i stråket Oslo-Stockholm

I dag tar en tågresa mellan Oslo och Stockholm över fem timmar och därför väljer majoriteten av resenärerna flyget mellan huvudstäderna. Varje år flyger 1,4 miljoner människor mellan Arlanda och Gardermoen medan bara 200 000 väljer

tåget. Med förbättringar av befintlig infrastruktur och ett par nya länkar är det fullt möjligt att göra en betydligt klimatsmartare, effektivare och billigare resa med tåg, på samma tid som flyget. I grunden handlar det om att skapa bättre förutsättningar för regionförstoring och tillväxt och att tillgodose företagens och invånarnas behov. En snabbare järnvägsförbindelse mellan huvudstäderna skulle vara ett kraftigt bidrag i omställningen till ett nytt hållbart transportsystem och direkt flytta över fler än en miljon flygresenärer till tåget varje år.

Västerås stad är positiv till att stråket Oslo-Stockholm pekas ut som viktigt i planförslaget och det är önskvärt att påbörja en gemensam utredning tillsammans med norska Jernbanedirektoratet där alternativ finansiering ska ingå. I förslaget står det att man vill koncentrera sig på stråket mellan Karlstad och riksgränsen. Om man ska bedöma nyttor och marknadspotential samt förutsättningar för finansiering måste man väga in att förbindelsen knyter samman Oslo och Stockholm samt de regionala noderna längs med stråket. Avgränsningen är heller inte i linje med den överenskomna processen utifrån åtgärdsvalsstudien⁴. Västerås stad förutsätter att prioriteringarna gjorda inom redan framtagna åtgärdsvalsstudie fortfarande är utgångspunkten för arbetet med att utveckla stråket och att det sker i enlighet med beslut⁵ om fortsatt hantering efter åtgärdsvalsstudie samt gemensam avsiktsförklaring⁶. Västerås stad ifrågasätter också att den utpekade bristanalysen⁷ bortser från de stora nationella och regionala nyttor som stråket medför. Att stråket Oslo-Stockholm går längs Mälardalen där det är tätbefolkat och det finns flera nodstäder är en självklarhet för att uppnå önskvärda nyttor längs stråket.

Västerås – med ett världsledande näringsliv och universitet

Västerås och Mälardalen är i tillväxt. Befolkning och näringslivet ökar vilket gör att behovet av en sammanflätad bostads- och arbetsmarknad i hela Stockholm-Mälardalen ökar. Hållbara person- och godstransporter bör utgöra navet i statens infrastruktursatsningar under den kommande planperioden 2022-2033. Västerås stad konstaterar att den nationella planen i stora delar omfattar sådana satsningar i andra delar av Sverige men för Mälardalen saknas finansiering av dessa viktiga hållbarhetsinvesteringar, i förslaget för den kommande programperioden.

Näringslivet i Västeråsregionen växer och utvecklas i snabb takt. Här finns många globala företag exempelvis ABB, Hitachi Energy, Alstom, Westinghouse med flera. Regionen attraherar också många nya etableringar, inte minst i kölvattnet av Northvolt Labs. Västerås är ett kraftfält som utgör en stor del av motorn för svenskt men också internationellt näringsliv. Vikten av en god infrastruktur för att underlätta mobilitet i regionen kan inte nog understrykas. Tillgången till arbetskraft/kompetens är en ödesfråga och en smidig och snabb möjlighet till arbetspendling är ett måste för att kunna attrahera människor. Inte bara de som redan är bosatta i regionen utan också vid rekrytering både nationellt och inte minst internationellt.

Industriområdet Finnslätten i norra Västerås är ett teknik- och kunskapskluster som samlar några av Sveriges ledande företag inom elektrifiering och energiteknik. På Finnslätten finns världsledande företag med forskning och utveckling av framtidens transportteknik, kärnenergiteknik, robot- och automationslösningar och kraftsystemkomponenter samt produktion och utveckling av litiumjon-batterier. Det är en kraftigt expansiv industri med stor potential att ytterligare utveckla den betydelsefulla basindustrin i Sverige, med stora bidrag till Sveriges välfärd och jobbskapande. Då utvecklingen av verksamheten på Finnslätten är avgörande för

Sveriges och Europas elektrifiering och omställningen av de globala energi- och transportsystemen, så är Finnslätterns utveckling att betrakta som ett nationellt intresse.

Tillgång till rätt kompetens är en knäckfråga överlag för industrins framtida konkurrenskraft, och särskilt gäller det inom de kunskapsintensiva framtidsindustrierna som just nu växer fram kring elektrifiering och energiomställning. Den industriella utveckling som just nu sker på Finnslätten förutsätter tillgång till rätt kompetens, vilket i sin tur förutsätter ett utökat upptagningsområde.

Förbättrade pendlingsmöjligheter till Finnslätten är inte bara avgörande för industrins kompetensförsörjning idag och i framtiden, vilket bidrar till tillväxt och konkurrenskraft för svensk industri, utan är också en avgörande möjliggörare för elektrifieringen och omställningen av transportsektorn.

På industriområdet Finnslätten i Västerås finns både större och mindre företag etablerade. Här arbetar idag ca 5000 personer men utvecklingen sker som sagt snabbt och inom planperioden förutspås ca 20 000-40 000 personer arbeta här. Bara Northvolt Planerar att i närtid anställa ytterligare 1000 personer. Detta tillsammans med övrig tillväxt i Västerås och i regionen gör att behovet av satsningar på infrastrukturen torde vara en ickefråga. En satsning är därför nödvändig för Sveriges konkurrenskraft i ett globalt perspektiv. Behovet av god, tillförlitlig och hållbar infrastruktur är naturligtvis också avgörande för materialtillförsel och godstransporter till och från området.

Västerås har ett starkt näringsliv men är också en universitetsstad tillsammans med Eskilstuna. På Mälardalens universitet studerar ca 16 000 studenter och lärosätet är en arbetsplats för ca 1000 anställda. Regional tillgänglighet för en attraktiv och hållbar studie- och arbetspendling är nödvändig, vilket också pekar på vikten av ett kapacitetsstarkt stråk mellan Västerås och Eskilstuna.

Västerås strategiska läge med Nordens största insjöhamn har också en betydande näring för bland annat oljehandling och matproduktion, genom oljeföretagen och Lantmännen. Båda dessa verksamhetsområden följer utvecklingen och har utifrån utlovat Mälarpjekt redan beställt nya större fartyg för att runt 2030 kunna hantera godsvolymer och transporter på annat sätt än idag, vilket kräver framkomlighet i Mälaren med ny Hjulstabro på plats. Tillgängligheten för oljeföretagen är betydande då den olja som levereras till Västerås hamn, förser hela mellansverige med olja. En annan effekt med ökad tillgänglighet med större båtar blir bland annat att Lantmännen slipper gå till Djurön Norrköping för lagring och omlastning, som idag. En ny Hjulstabro innebär därmed att de kan gå direkt till slutdestinationen.

När hela Mälarpjektet är sjösatt finns det även förutsättningar för ny trafik på Mälaren. Redan idag planerar en stor aktör för en ny linje mellan Västerås och en stor europeisk hamn som skulle avlasta landinfrastrukturen rejält genom södra och västra Sverige. Den linjetrafiken förutsätter dock en ny Hjulstabro och aktören är beredd att satsa på moderna fartyg med fossilfri drift. Redan etablerade företag i Västerås och Mälardalen skulle kunna nyttja denna trafik samt att det pågår möjliga etableringar till Västerås som direkt skulle gynnas av en sådan linje för hållbara godstransporter via sjöfart.

Ett utvecklat samarbete mellan Eskilstuna Logistik och Mälarhamnar AB, där gods fraktas till och från Mälaren via sjöfart till Västerås och Köpings hamnar, med fortsatt förbindelse via järnväg och väg till/från Eskilstuna, för att avlasta de långväga landtransporterna till/från Eskilstuna, skulle också bli möjligt om hela Mälarprojektet verkställs med ny Hjulstabro.

Västerås – en kommun med robust infrastruktur

Västeråspaketet

Mälarregionen, där Västerås är en viktig nodstad, har stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Regionens bostads- och arbetsmarknad växer kraftigt, liksom resorna inom regionen. Till år 2030 förväntas även Västerås, Eskilstuna och Nyköping ingå i huvudstadens arbetsmarknadsregion. Eftersom det idag råder bostadsbrist i stora delar av Stockholm-Mälarregionen och Stockholms nettoinflyttning nu sjunker blir andra kommuners bostadsbyggande än viktigare, och även möjligheten till arbetspendling. Den stora efterfrågan på järnvägstransporter leder till brist på kapacitet och behov av infrastrukturinvesteringar. Järnvägssatsningar som är nödvändiga och som möjliggör hållbart nationellt- och regionalt resande, vilket bidrar till klimatmålen men som också bidrar till den sociala hållbarheten utifrån ett jämlikhetsperspektiv.

I det storregionala samarbetet En Bättre Sits systemanalys fastslås att nodstäderna har en särskild betydelse för utvecklingen och sammankopplingen av Stockholm-Mälarregionen som gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. I systemanalysen menar de att statlig finansiering för ett nytt resecentrum i Västerås samt en ombyggnation av spårområdet i Västerås är central för regionens utveckling och behöver färdigställas senast 2030. Västerås befolkning har ökat kraftigt de senaste åren och uppgick vid årsskiftet 2019 till cirka 154 000 invånare. Västerås översiktsplan tar höjd för att staden kan ha 230 000 invånare år 2050. Västerås har höjt bostadsbyggnadstakten från i snitt ca 500 bostäder per år till över 1 000 bostäder per år och tar höjd för att ha 50% fler bostäder 2050 än idag. Sker den prognostiserade och planerade utvecklingen kommer resenärsflödet vid Västerås resecentrum att öka med 70% från år 2014 till 2040.

Västerås stads ansats är att genom att åta sig att uppföra 10 000 bostäder i anslutning till vårt planerade resecentrum till och med år 2050, genom utvecklingsprojekten Mälarporten och Kopparlunden, ge förutsättningar för att regeringen via Trafikverket kan finansiera och realisera nödvändiga infrastrukturåtgärder i Västerås stationsområde. Ett avtal mellan Västerås stad och staten skulle innebära nya möjligheter att adressera Stockholm-Mälarregionens befolkningsökning och bostadsförsörjning samtidigt som tillgängligheten ökas för transporter på nyckelstråken till och från Stockholm och de regionala stadskärnorna. Om inte de statliga infrastruktursatsningarna till Västerås nya Central och resecentrum blir verklighet under planperioden, kommer bebyggelseplanen att behöva avta, utifrån att transportbehovet behöver tas omhand via kapacitetsstark kollektivtrafik i dessa centrala lägen. Om inte kapaciteten på Västerås Central och resecentrum byggs ut i takt med exploateringen riskerar därmed utvecklingen att avstanna. Detta innebär i sin tur stort förtroendetapp till de privata näringsidkarna som deltar i projektet samt stora negativa ekonomiska effekter om inte dessa aktörer är med och medfinansierar utvecklingen, vilket handlar om 100-tals miljoner kronor.

Under augusti 2020 inkom Västerås stad, tillsammans med Region Västmanland, med en promemoria om större samlad exploatering i Mälärporten och Kopparlunden samt ett nytt resecentrum i Västerås, till Regeringskansliet.

Finansdepartementet skickade promemorian vidare till regeringen under december 2020 med rekommendation⁸ att "Västerås kommun, Region Västmanland och staten föreslås ingå avtal om större samlad exploatering med hållbart byggande i Västerås kommun".

Finansdepartementet pekade även på att "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."

Finansdepartementets kommenterar avslutningsvis i promemorian att "det föreslagna avtalet möjliggör att bostäder och hållbara lösningar kan tidigareläggas, ambitionsnivåer höjas samtidigt som staten får kostnadsbesparingar genom att tidigarelägga infrastrukturinsatser som åtgärder befintligt och framtida kapacitetsbehov."

Planering tillsammans med Trafikverket har efter att promemorian skrevs inneburit att den beräknade kostnaden om 700 miljoner kronor har kunnat pressas ner till ca 600 miljoner kronor. Västerås stad och Region Västmanland står nu redo att teckna detta avtal och påbörja investeringarna utifrån sina delar från avtalsförslaget.

Mälärbanan och Västerås Central – utökad kapacitet för trafikförsörjning av norra Mälardalen!

Västerås stad är mycket kritiska till att bristerna på Mälärbanan inte planeras att åtgärdas under planperioden. Regionerna i Mälardalen har tillsammans inom ramen för den systemanalys som arbetats fram tydligt prioriterat åtgärder på Mälärbanan. Något som kraftigt skulle förbättra kapacitet, tillförlitlighet och restider inom hela Mälardalen.

Mälärbanans kapacitet är hårt ansträngd vilket påverkar både persontrafik och godstrafik. Personresandet kommer enligt Trafikverkets prognoser att öka med 25–30 procent fram till år 2040 och det är av stor vikt att den ökningen sker med hållbara transporter. Sett till järnvägsresandet beräknas ökningen vara över 50 procent till 2040 jämfört med idag. Det är därför en stor brist att planförslaget helt saknar utbyggnaden till dubbelspår på sträckorna Arboga-Hovsta och Kolbäck-Valskog vilket Trafikverket själva rekommenderat i en nyligen genomförd funktionsutredning⁹. Relativt små åtgärder som tillsammans med kommande fyrspårssträcka Kallhäll-Tomtebodas skulle minska restiden mellan Örebro och Stockholm med cirka 20 minuter samt öka kapaciteten på sträckan¹⁰.

Kopplat till Mälärbanan saknas också den helt nödvändiga utbyggnaden av Västerås Central och resecentrum, som redan idag lider av kapacitetsbrist. Detta är ett objekt som har hög mognadsgrad och som har säkerställt kommunal och regional finansiering men som utan Trafikverkets medverkan via nationell plan inte kan

genomförs då objektet är beroende av bangårdsåtgärder. Åtgärder som Trafikverket tillsammans med Region Västmanland och Västerås stad har tecknat avsiktsförklaringar¹¹ om. Detaljplanen för Västerås nya resecentrum har precis varit ute på granskning och läggs fram för antagande under våren 2022. Utan statlig medfinansiering kommer projektet att stoppas upp.

Västerås resecentrum är underdimensionerat och orsakar redan idag onödiga förseningar då byggnaden, passager och perronger inte räcker till kapacitetsmässigt. Detta mitt i Sveriges största arbetsmarknadsregion Stockholm Mälardalen. Från Västerås pendlar idag cirka 13 500 personer till arbete på annan ort och cirka 15 500 personer pendlar in till Västerås för att arbeta.

Trafikverket har i sina utredningar konstaterat att Västerås befintliga station har stora problem med kapaciteten redan nu och inte kommer att hålla för framtiden. Tillsammans med Trafikverket har Västerås stad lagt en tydlig plan för att kunna bygga resecentrum i flera etapper. På så vis optimeras byggtiden och investeringsvolymerna hålls nere. Att kunna samordna spårrombyggnad och byggnation av Västerås nya resecentrum skulle spara både kraft, skattemedel och tid, för alla parter.

Som nämnts under rubriken Västeråspaketet satsar Västerås stad på hållbart stadsbyggande i anslutning till resecentrum. 10 000 bostäder planeras att byggas inom 1 km från resecentrum. En förutsättning för denna satsning av såväl kommunala som privata investeringsmedel är att staten är med och bidrar till regionens utveckling. Statlig medfinansiering avseende flytt av uppställningsspår, tillfällig bro över spår, ombyggnation av del av bangård samt bro över spår i resecentrums etapp 1 är av stor vikt för möjligheten att genomföra Västerås nya resecentrum i sin helhet liksom Västerås centrala stadsutvecklingsprojekt. Staden har för avsikt att gå vidare mot genomförande av projektet, genomförandebeslut väntas våren 2022. En central del i projektets medfinansiering riskerar att gå förlorad utan statlig medfinansiering. Det handlar om flera hundra miljoner i privat medfinansiering.

Västerås stad vill även påtala vikten av att infrastrukturen på Mäljarbanan kan anpassas för spårburen kollektivtrafik till Finnslätten. Det finns ett stort engagemang hos näringslivet och fastighetsägarna på Finnslätten som ser ett stort behov av att kunna kompetensförsörja företagen och verksamheterna i närtid. För att denna kompetensförsörjning ska möjliggöras efterfrågas en bättre regional tillgänglighet mellan Stockholm och Finnslätten, exempelvis med nytt tågläge på Mäljarbanan.

Västerås växer kraftigt, inte minst elektrifieringsklustret Finnslätten. Elektrifieringsföretagen på Finnslätten verkar inom en sektor med stor internationell konkurrens och pendlingen in till området kommer bara att öka. Västerås är redan ett nav i världen för elektrifiering, vilken är centralt för den gröna omställningen. Att stötta utvecklingen och tillväxten på Finnslätten är därmed av nationell betydelse. Företagen på Finnslätten efterfrågar att några persontåg per dag kan stanna direkt på Finnslätten från och till Stockholm. Detta är en ambition som kommunen stödjer fullt ut. Det är därför av största vikt att tågstopp Finnslätten blir en del av den nationella planen.

Västerås stad är villig till medfinansiering om 50 mnkr och kan även tänka sig en ökad finansieringsgrad om åtgärden även prioriteras och medfinansieras av andra aktörer.

Mälarpjektet med Hjulstabron – anpassning till större fartyg för smarta godstransporter!

Utvecklingen av Mälarsjöfarten är starkt beroende av att en ny Hjulstabro byggs. Hjulstabron finns namngivet i planförslaget i det fall den nationella planens anslag för namngivna objekt utökas med 10 procent. Det framgår också av planförslaget att Trafikverket ska utreda alternativ finansiering av Hjulstabron. Det är oerhört viktigt att finansieringen av en ny bro säkerställs för att kunna få effekt av övriga satsningar som redan har gjorts av bland annat Västerås stad och Köpings kommun.

Västerås har Nordens största insjöhamn och det finns mycket god potential att överföra gods från väg till sjöfart. Via Mälarfartleden och Mälarhusarna når sjöfarten långt in i landet i den befolkningstätaste delen av Sverige. Tack vare satsningar i Mälarhusarna och i Mälarfartleden kan behovet av landtransporter hållas nere, vilket gynnar miljön, trafiksäkerheten och kapaciteten. Mälarhusarna i Västerås och Köping är viktiga knutpunkter i godstransportsystemet. En central del i möjligheten att öka kapaciteten i Mälarfartleden och i Mälarhusarna är att kunna transportera gods med större fartyg, så kallat Mälarmax. För att uppnå detta har stora investeringar gjorts i Västerås hamn och Köpings hamn. Sjöfartsverket och Trafikverket genomför samtidigt sina delar i det storskaliga Mälarpjektet som innefattar muddring av Mälarfartleden, breddning och muddring av Södertälje kanal samt ombyggnation av Södertälje sluss.

Det är nu av yttersta vikt att även den sista pusselbiten i denna stora satsning färdigställs, vilket är en ny Hjulstabro som tillåter större fartyg att passera. Den stora nyttan av en ny bro tillsammans med det faktum att dagens Hjulstabro redan har uppnått sin tekniska livslängd, är skäl för att en ny Hjulstabro måste prioriteras i nationell plan 2022–2033. Att Trafikverket har en färdig vägplan redo för granskning så snart finansiering finns säkerställd, innebär att projektet har en hög mognadsgrad vilket ger förutsättningar för ett snabbt genomförande.

Hjulstabron måste ha en utformning som medger att de fartyg som Mälarpjektet medger (160*23*7m) kan passera bron och anlöpa Västerås och Köpings hamnar. Utan en anpassad bro fyller inte Mälarpjektet sina tillgänglighetsmål och enorma investeringar görs i sluss, farled och hamnar utan att kunna nyttjas fullt ut, så som projektet och avtal stipulerar. Västerås stad vill poängtera att en satsning på Hjulstabron är en satsning på sjöfarten och Sveriges internationella samarbeten.

Västerås stad har redan investerat 1,2 miljarder i hamnutvecklingen och totalt ligger parternas investeringsnivåer för Västerås och Köpings hamnar, muddring av Mälarfartleden och Södertälje sluss och kanal på 5,4 miljarder. Investering av ny bro beräknas till ca 800 miljoner kr och är den sista investeringsdelen för projektet som helhet och avgörande för att få ut nyttan av den totala investeringsvolymen. Att investera i nya ledverk om ca 100 miljoner, i en redan uttjänt bro, anser Västerås stad inte vara kostnadseffektivt. Utifrån det avtal¹² som tecknades redan 2009 inklusive tilläggsavtal och avsiktsförklaring om "mälarmax i hamn 2023"¹², från 2017 mellan bland annat staten, Västerås kommun och Köpings kommun skulle Mälarpjektet även omfatta statlig investering av ny Hjulstabro, vilket sedan dess inte har prioriterats av staten i någon av de tre efterkommande beslutade

planperioderna. Det är därför anmärkningsvärt att även denna remissversion av Nationell transportplan 2022-2033 inte pekar ut finansiering av ny Hjulstabro i annat fall än om ramen höjs.

För att ytterligare påskynda omställningen till mer gods via sjöfarten ser även Västerås stad att det krävs en översyn så att det blir konkurrensneutralitet mellan olika transportsätt väg, järnväg och sjöfart. Idag misskrediteras insjösjöfart med kostnader för vinterhållning (isbrytning) och krav på lots.

Järnväg Eskilstuna-Västerås – utökad kapacitet för hållbar tillväxt!

För Mälardalen är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de två storregionala kärnorna Eskilstuna och Västerås. Städerna delar på Mälardalens Universitet. För att öka tillgängligheten och utveckla möjligheter till större utbyte och en gemensam arbetsmarknad mellan städerna är det mycket viktigt med bra tågförbindelser, vilket det av Mälardalens regioner ägda Mälardalstrafik också genomfört med kraftigt utökat utbud från 2021. En tät tågtrafik underlättar också för byten mellan tåg på Svealandsbanan och Mälärbanan, vilket gör att restiderna mellan exempelvis Strängnäs-Västerås och Enköping-Eskilstuna kan bli attraktiva för arbetspendling och studier. Den mest angelägna åtgärden är dubbelspårsutbyggnad på sträckan Folkesta-Rekarne. Åtgärden ger högre kapacitet och robusthet för såväl persontågs- som godstrafik. Dubbelspårsutbyggnaden avser en sträcka på ca 4 km och är av Trafikverket kalkylerat till 370 miljoner kronor, vilket i sammanhanget kan ses som ett ringa belopp för en angelägen åtgärd, som är central för såväl persontrafik mellan Örebro-Stockholm och Eskilstuna-Västerås samt godstrafiken mellan exempelvis Borlänge och Oxelösund.

Svealandsbanan – utökad kapacitet för en sammanlänkning av Mälardalen!

För att möjliggöra attraktiva resor i båda riktningar runt Mälaren behövs kapacitetsförstärkningar på den i huvudsak enkelspåriga Svealandsbanan och in till Stockholm. Att den genomförda åtgärdsvalsstudien för Järna-Stockholm tas vidare till åtgärdsplanering är mycket viktigt, då sträckans kapacitetsbrister redan idag helt begränsar möjligheterna till utökad regional tågtrafik in till Stockholm söderifrån i rusningstid. En kapacitetsförstärkning på sträckan Folkesta-Rekarne, den enkelspåriga 4 kilometer långa sträckan som beskrivits ovan, finns bland annat i Mälardalstrafiks och En Bättre Sits kapacitets- och trafikeringsutredningar som visar på behov av kraftigt utökad trafikeringskapacitet på Svealandsbanan.

Riksväg 55 – strategisk länk för vägtransportsystemet!

Riksväg 55 från Norrköping till Uppsala har en viktig roll i det nationella vägnätet för gods samt som länk för näringslivet och arbetsmarknaderna i Sörmland och Uppland län. Det är därför av vikt att riksväg 55 klassas som en nationell väg. Hela riksväg 55 bör få en standard som mötesfri väg och en hastighet om 100 km/h. Detta är inte minst viktigt för att kunna utveckla kollektivtrafiken med buss då det inte finns något sammanhängande tågssystem i detta stråk men även för att minska olyckorna på denna mycket olycksdrabbade väg. Riksväg 55 har en viktig funktion som alternativ till E4:an för att ta sig från södra Mellansverige till Arlanda och Uppsala och vidare mot Norrland utan att behöva passera genom Stockholm. Vägen fungerar även som redundans till stråken till och genom Stockholm. Riksväg 55 säkerställer på så sätt storregionala transporter mellan de större städerna med mål-

och bytespunkt i Stockholm–Mälarenregionen, Arlanda och norra Storstockholm. Riksväg 55 bör ha anpassats till ovan nämnda mål före år 2030.

Arosstråket – ny järnväg för regionförstoring!

För Mälardalen är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de storregionala kärnorna. En ny järnväg möjliggör effektivare förbindelser i öst-västlig riktning norr om Mälaren för såväl gods- som persontransporter. Ur ett storregionalt perspektiv är en ny järnväg viktig som en alternativ väg att ta sig från Mellansverige till Uppsala och vidare mot Norrland eller Arlanda utan att behöva passera Stockholm. Regionalt skulle en ny järnväg bidra till att kollektivtrafiken får en stärkt konkurrenskraft gentemot bilen. Att länka ihop Mälardalens noder ger mycket större möjligheter och ger en avsevärt större valfrihet vad gäller boende, arbete och fritid vilket är faktorer som ger ytterligare möjlighet till bostäder i attraktiva och kollektivtrafikhäna lägen för att bostadsförsörja den växande befolkningen i Mälardalen.

Trimningsåtgärder på väg

E18 genom Västerås

I den nationella transportplanen finns trimningsåtgärder på E18 med för kapacitetshöjande åtgärder genom Västerås. I och med kommunens planer på Ängsgärdet, Kopparlunden och Mälarpporten är det av stor vikt att öka kapaciteten vid Folkparksmotet och Korsängsmotet. Även Skallbergsmotet är viktigt att se över för att få bättre kapacitet på E18 genom Västerås.

Väg 56 – korsningspunkt vid Åsenlundsvägen, Västerås

Trafiksäkerheten på vägar där oskyddade trafikanter vistas behöver öka generellt. Riksväg 56 är en av vägsträckorna där boende på landsbygden som nyttjar kollektivtrafiken, varav många är skolbarn, är särskilt utsatta på grund av höga hastigheter, oupplysta hållplatser och svårigheter att korsa riksvägen. Riksväg 56 har en hastighetsbegränsning på 100 km/h och korsningspunkten behöver göras om så att den får en mer trafiksäker utformning. Västerås växer och på båda sidorna längs riksväg 56 vid Hökåsen pågår detaljplaner för bostäder och ett nytt verksamhetsområde. Idag är korsningspunkten mellan riksväg 56 och Åsenlundsvägen olycksdrabbad. Eftersom riksväg 56 ingår i det nationella stamvägnätet bör korsningspunkten finnas med i den nationella transportplanen för 2022-2033.

Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten

WHO:s riktlinjer för halter av luftföroreningar har skärpts. Enligt Naturvårdsverket kommer riktlinjerna att vara centrala för EU:s översyn av luftkvalitetsdirektiven som pågår och därmed även nivån för miljökvalitetsnormerna inom EU och Sverige. Miljökvalitetsmålet Frisk Luft kommer också analyseras och bedömas utifrån WHO:s underlag. Naturvårdsverket skriver också att en jämförelse av rapporterade data om halter av luftföroreningar från svenska kommuner visar att ett kraftigt åtgärdsarbete kommer att krävas för att klara WHO:s nya riktvärden. Halter av luftföroreningar ligger alltså långt över WHO:s rekommenderade nivåer i stora delar av landet. Planförslaget pekar på att vid planering av underhållsåtgärder ska förbättrad luftkvalitet och funktionaliteten på bullerreducerande egenskaper i större tätorter prioriteras. Västerås stad anser därav att den nationella infrastrukturplanen bör kompletteras med en beskrivning av arbetet med åtgärder

för att förbättra luftkvaliteten i tätorter där Trafikverkets vägar orsakar utsläpp av luftföroreningar över de nya riktvärdena samt hur åtgärderna ska finansieras.

Energiinfrastruktur kopplat till trafiksystemen

Västerås stad saknar att planförslaget inte omnämner eller omfattar överväganden rörande nödvändigheten av tillräckliga och hållbara energisystem kopplat till de olika planerna för sammanhängande struktur för de olika transportslagen och dess beroenden. För att funktions- och hänsynsmålen ska kunna nås behöver planen beskriva transportsystemets tillgång till ett tillgängligt, robust och flexibelt energisystem. Detta perspektiv behöver inkluderas i planerna. I detta arbete behöver hänsyn tas till både nuvarande energiinfrastruktur och tjänster samt hur det behöver utvecklas vidare till att omsluta ett allt mer elektrifierat transportsystem.

Staffan Jansson
Kommunstyrelsens ordförande

Helene Öhrling
Stadsdirektör

Källhänvisning

1. Region Västmanland, *Regional utvecklingsstrategi 2030*, 2020.
2. Mälardalsrådet, *Framtidens resor - Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen*, 2020.
3. Fyra Mälärstäder, *Gemensam utvecklingsplan*, 2020.
3. Trafikverket, *Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo (TRV 2017/14854)*.
4. Trafikverket, *Beslut om fortsatt hantering efter ÅVS Stockholm-Oslo (TRV 2018/60582)*.
5. Trafikverket, *Avsiktsförklaring om fortsatt samverkan för planering och genomförande av åtgärder inom stråket Stockholm-Oslo (TRV 2017/14854)*.
6. Trafikverket, *Utpekad bristanalys: "Stockholm-riksgränsen-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider" (2021:093)*.
7. Regeringskansliet Finansdepartementet, *Promemoria - Förslag om att ingå avtal om större samlad exploatering med hållbart byggande i Västerås kommun, (Komm2018/00356-359, Samordning för bostadsbyggande Fi N 2017:08)*, 2020-12-09.
8. Trafikverket, *Funktionsutredning Mälärbanan - Kapacitetshöjning Hovsta-Arboga (TRV 2020/137207)* samt *Funktionsutredning Mälärbanan - Kapacitetshöjning Valskog-Kolbäck (TRV 2020/137207)*.
9. Sweco, *Mälärbanan, nyttor av dubbelspår*, 2021.
10. Trafikverket, *Avsiktsförklaring Västerås Västra (TRV 2021/27435)* samt *Avsiktsförklaring Västerås resecentrum, ombyggnad personbangård (TRV 2021/27433)*.
11. Sjöfartsverket, *Avtal avseende genomförande och finansiering av ny sluss i Södertälje inklusive fördjupad mälärfarled (Sjöv 0401-09-02275, KS 2015/01193)*.
12. Sjöfartsverket, *Tilläggsavtal till "Avtal avseende genomförande och finansiering av ny sluss i Södertälje inklusive fördjupad mälärfarled" (KS 2015/01193)* och *Avsiktsförklaring avseende förutsättningar för Mälärprojektet (Sjöv 14-01006, KS 2015/01193)* samt *Avsiktsförklaring - samarbete för Mälärmax i hamn 2023 (KS 2015/01300)*.