



Kommunstyrelsen
Karin Widén
Epost: karin.margareta.widen@vasteras.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se
Dnr: LI2023/03919

Remissvar från Västerås stad över inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 (TRV 2023/70321)

Västerås stad tackar för möjligheten att inkomma med eget remissvar på inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037.

Västerås stad ställer sig även bakom de remissvar som det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits via Mälardalsrådet, Region Västmanland samt Oslo-Stockholm 2.55 AB, har inkommit med.

Sammanfattning

Västerås stad stödjer inriktningsunderlagets skrivning om vikten av att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen. Det är en förutsättning för att klara klimat- och trafiksäkerhetsmålen, men också för att kunna hantera klimatförändringar med dess yttre hot, skapa tillgänglighet för människor och näringsliv vilket ökar både livskvalitet och ekonomisk tillväxt samt vikten av att ha en robust infrastruktur i händelse av kris- och krig.

För att hela Sverige ska kunna utvecklas under planperioden ser Västerås stad det dock som nödvändigt att ramnivåerna behöver höjas med minst + 20 procent för att öka utrymmet för nyinvesteringar. Västerås stad anser att befintliga objekt i nuvarande plan behöver ses över och eventuellt omprövas eller etappindelas om de inte hinner genomföras inom planperioden för att skapa utrymme för fler mogna projekt till kommande planperiod. Detta för att säkerställa att en tillfredsställande utveckling kan ske i hela Sverige. Risken finns annars att vi hämmar utvecklingen i viktiga delar av landet, så som exempelvis Mälardalen.

För Västerås och Mälardalens del finns långt framskridna projekt med hög mognadsgrad och stor samhällsnytta som behöver färdigställas:

- 4-spårsutbyggnaden mellan Tomtebodavägen – Kallhäll på Mäljarbanan
- Dubbelspår på Mäljarbanan mellan Hovsta – Arboga och Valskog – Kolbäck
- Lokaliseringsutredning av Nobelbanan för att möjliggöra stråket Oslo-Stockholm under 3 timmar.
- Västerås resecentrum

- Ny Hjulstabro

Förutom att dessa projekt är mogna och påvisar stor samhällsnytta så är flera av dem viktiga utifrån ett säkerhetspolitiskt- och beredskapsperspektiv.

Ställningstagande

Västerås stad instämmer till stor del i förslagen till inriktningsunderlaget men vill betona vikten av följande:

Förslag till inriktning i de olika ramnivåerna

För att hela Sverige ska kunna utvecklas under planperioden ser Västerås stad det dock som nödvändigt att ramnivåerna behöver höjas med minst + 20 procent för att öka utrymmet för nyinvesteringar.

Funktionaliteten måste upprätthållas och underhållsskulden behöver minskas för att transportinfrastrukturen ska kunna vara robust, pålitlig och kunna uppnå EU-standard. Planeringsprocessen behöver hanteras på rätt sätt där det blir oerhört viktigt att våga ompröva mindre mogna objekt i nuvarande plan, där vissa objekt nu blockerar för en möjlig infrastrukturutveckling i hela landet. Till det blir det viktigt att beakta möjligheterna att etappindela mer, för att ge möjlighet till fler nyinvesteringar för mogna projekt med hög samhällsnytta som annars inte kommer ha möjlighet att förverkligas inom kommande decennier, vilket riskerar att hämma utvecklingen i viktiga delar av Sverige, så som exempelvis Mälardalen.

Vidare är det viktigt att satsa på alternativa finansieringslösningar som stor möjliggörare för tillskapande av nödvändig infrastruktur samt höja anslagen för trimningsåtgärder, så mindre investeringsprojekt, som att bygga bort flaskhalsar kan genomföras även om de inte har pekats ut som namnsatta objekt i planen.

Högre planramar tillsammans med alternativa finansieringslösningar skulle möjliggöra att möta näringslivets akuta behov av en utvecklad järnvägsinfrastruktur, där nyetableringar och kraftig tillväxt leder till krav på utveckling. Ett sådant expansivt område är Finnslätten i Västerås.

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 batterier.

Eftersom utvecklingen av verksamheten på Finnslätten är avgörande för Sveriges och Europas elektrifiering och omställning av de globala energi- och transportsystemen, är Finnslätterns utveckling att betrakta som ett nationellt intresse. För att klara kompetensförsörjningen behöver Mälärbanan utvecklas med fyrspar hela vägen mellan Västerås och Stockholm samt att det tillskapas en ny järnvägsstation vid Finnslätten, där alternativa finansieringslösningar skulle kunna vara tillämpbara.

Genom att prioritera länsplanerna högre tillskapas möjlighet att bättre bevaka "helaresan perspektivet" ur ett mer regionalt perspektiv, för att lyfta och säkerställa den totala nyttan av de nationella investeringarna. Västerås stad ser också att det finns ett behov av bättre synkning mellan objekt som berör både nationell plan och länsplaner, exempelvis resecentrum i Västerås kopplat till utvecklingen av regional busstation och Hjulstabron kopplat till väg 55.

För Västerås och Mälardalens del finns långt framskridna projekt med hög mognadsgrad och stor samhällsnytta som behöver färdigställas. Dels den kapacitetshöjning på Mäljarbanan som i vissa snitt redan finns med som objekt i nuvarande plan, det vill säga att färdigställa 4-spårsutbyggnaden mellan Tomtebodav – Kallhäll, men också att investera i dubbelspår mellan Hovsta – Arboga och Valskog – Kolbäck¹ som skulle bidra till en mycket hög samhällsnytta både utifrån ett storregionalt perspektiv men också utifrån ett nationellt- och internationellt perspektiv², där Mäljarbanan, likt ny Nobelbana, utgör en delsträcka i stråket Oslo – Stockholm, för trafikering under 3 timmar³.

Även investeringar till Västerås resecentrum är av mycket stor betydelse där det finns samhällsekonomisk vinning utifrån flera perspektiv. För Västerås resecentrum finns nu både en antagen detaljplan samt finansieringsbeslut från kommunen och Region Västmanland. Statliga åtgärder har initialt kunnat hanteras via trimningspotten, för att inte försena och hämma utvecklingsbehovet för pendlare men ytterligare statlig finansiering behöver säkerställas till resecentrum. Detta för att bland annat kunna kompetensförsörja det världsledande näringslivet som driver omställningen till elektrifiering av transportsektorn och som verkar i och kring Västerås. Att klara kompetensförsörjningen är oerhört viktigt även utifrån kommunernas välfärdsuppdrag, där tillgänglig transportinfrastruktur är en del i att säkerställa möjligheten till att kunna studie- och arbetspendla.

Lika så är ett färdigställande av det stora gemensamma infrastrukturprojektet, Mäljarprojektet, av största vikt för den regionala utvecklingen, näringslivets behov och för att kunna uppfylla de nationella målen om mer gods via sjöfarten. Här har kommunerna fullgjort sina investeringar i hamnar och farled, investeringar pågår vid Södertälje sluss och kanal, men för att få den slutliga utväxlingen av miljardprojektet måste ny Hjulstabro finansieras fullt ut i kommande plan.

Förutom alla de långt framskridna investeringsprojekt som redovisats kommer det under planperioden också att krävas åtgärder på E18 genom Västerås. Idag är det vid vissa tidpunkter köer genom Västerås som försvårar framkomligheten. Det hindrar transporter och försvårar för såväl transporter genom Västerås som för många som använder E18 för kortare transporter.

Prissättning av transporter

Vidare är det viktigt att lyfta potentialen för samtliga transportslag, där framför allt sjöfartens potential behöver nyttjas i betydligt högre grad, vilken har mycket hög kapacitet och kan avlasta övrig infrastruktur på ett effektivt sätt. Utifrån den nationella godstransportstrategin ska 50 % mer gods fraktas på järnväg och 25 % mer gods transporteras på inre vattenvägar och

närsjöfart. Modellen för avgifter behöver dock ses över för att lättare uppfylla den nationella godstransportstrategin och EU:s mål, med överflyttningen till sjöfart. Nuvarande modell med lots- och farledsavgifter påverkar nyttjandet av sjöfarten negativt.

Civil beredskap

Inriktningsunderlaget behöver förtydligas gällande finansieringsansvaret för försvaret och civil beredskap. Samhällsviktiga transporter och infrastruktur är avgörande i kris- och krigssituationer, vilket blivit ännu tydligare efter Rysslands invasion av Ukraina. Det är av yttersta vikt att infrastrukturen är robust och har förmåga att snabbt återställas i kris- och krigssituationer. Utifrån beredskapsperspektivet är det särskilt viktigt att alla transportslag kompletterar varandra, där vägar som E18, järnvägen, Mälardalen och Stockholm Västerås flygplats har stor betydelse för infrastrukturen i norra Mälardalen.

Det är också av betydelse att säkra informationen i infrastrukturen för att säkerställa att exempelvis främmande makt inte kan ta del av informationen, förändra informationen eller förstöra informationen. I kris- och krigssituationer behöver samarbetet mellan olika aktörer inom sektorn fungera gränsöverskridande och det behöver finnas tydliga och inövade ansvarsområden.

Inriktningsunderlaget saknar bland annat aspekten av att inkludera kommuner i arbetet med att ta fram robust infrastruktur och återställningsmöjligheter i händelse av kris- och krig. En framåtlutad inställning inom området är önskvärd för att möjliggöra samordningsansvaret som sektorsansvarig. Med detta menas att det krävs en inriktning för att fullgöra sitt ansvar som sektorsansvarig och att då inkludera samtliga aspekter inom den civila beredskapen, där ibland kommuner. Det behöver även finnas ett fokus på transportplanering för beredskaps- och försvarsområdet som inkluderar kommuners arbete. Inriktningsunderlaget saknar även en tydlighet inom IT säkerheten för att säkerställa att IT och även kommunikation ska fungera vid extraordinära händelser, samt förebygga större störningar från främmande makt eller annan aktör.

Utgångspunkter

Utifrån ett *internationellt- och nationellt perspektiv* vill Västerås stad slutligen lyfta utpekandet av stråket Oslo – Stockholm i EU:s förslag på revidering av TEN-T och vikten av att utredningsarbetet fortgår för att säkerställa ett förverkligande av stråket så snart som möjligt, där lokaliseringsutredning behöver göras för ny Nobelbana samt att finansieringsbehov av utpekade flaskhalsar längs Mälardalen behöver åtgärdas. Även utifrån ett säkerhetspolitiskt- och beredskapsperspektiv är stråket av stor betydelse för behov av järnvägstransporter i öst-västlig riktning mellan huvudstäderna. Särskilt viktigt blir det vid ett inträdande i NATO, för att knyta ihop den nordiska triangeln ner mot Baltikum.

Utifrån ett *storregionalt och mellankommunalt perspektiv* vill Västerås stad lyfta de gemensamma behoven som Mälardalsrådet via Storregional

systemanalys för Stockholm-Mälardalen⁴ och Fyra Mälärstäder via den Gemensamma utvecklingsplanen⁵ prioriterar åtgärder för. Mälardalen sett ur ett nationellt perspektiv har många mindre flaskhalsar som redan är nog utredda och visar på samhällsnytta om de åtgärdas och där effekterna skulle bidra till den viktiga kompetensförsörjningen, en hållbar godsförsörjning, i denna del av landet om de fick finansiering i nästa nationella plan.

I detta ärende har kommunstyrelsen i Västerås stad beslutat om stadens yttrande. Ärendet har handlagts av stadsledningskontoret, Karin Widén.

Staffan Jansson
Kommunstyrelsens ordförande

Helene Öhrling
Stadsdirektör

Källhänvisning

1. Trafikverket, *Funktionsutredning Mälärbanan – Kapacitetshöjning Hovsta-Arboga (TRV 2020/137207) samt Funktionsutredning Mälärbanan – Kapacitetshöjning Valskog-Kolbäck (TRV 2020/137207)*
2. Sweco, *Mälärbanan, nyttor av dubbelspår, 2021*
3. Trafikverket, *Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo (TRV 2017/14854)*
4. Mälardalsrådet, *Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälärregionen, 2020*
5. Fyra Mälärstäder, *Gemensam utvecklingsplan för Enköping, Eskilstuna, Strängnäs och Västerås, 2020*