



VÄSTERÅS STAD

2017-10-30

Dnr: N2017/05430/TIF

Dnr: KS2017/01653

KOPIA:
REGION VÄSTMANLAND

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Västerås är en av Sveriges största städer med en kraftigt ökande befolkning och som ligger i Sveriges mest expansiva region där stora delar av Sveriges produktion och konsumtion, import och export finns. Västerås bidrar till den viktiga bostadsförsörjningen genom att planera för 40 000 bostäder fram till 2050. Med rätt infrastrukturinvesteringar kan ännu fler attraktiva och hållbara lägen för bostäder möjliggöras. Västerås och Mälardalen är en attraktiv etableringsort på grund av sitt läge i Sverige, med rätt infrastrukturinvesteringar skapas utveckling som gynnar hela Sverige.

Västerås stads övergripande mål är hållbara resalternativ som kan konkurrera med bilen samt en ökad intermodalitet för godstransporter. Målen Västerås stad jobbar mot och insatserna som görs gynnar inte bara Västerås utan en hel region och i förlängningen hela Sverige. Västerås stad ser det som självklart att de nationella investeringarna måste matcha de investeringar som Västerås stad och regionen gör liksom att investeringarna stärks genom styrmedel som styr mot ett hållbart användande av transportsystemet.

Sammanfattningsvis vill Västerås stad särskilt betona att Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 behöver innehålla följande för att nå ett hållbart transportsystem;

- **Ombyggnation av Hjulstabron med byggstart år 1-3** så att de statliga, regionala och kommunala investeringsmedel som läggs ned på anpassning av Södertälje sluss, Mälarfalleden samt Västerås och Köpings hamnar, med planerat färdigställande 2020, får den utväxling som projektet är ämnat för.
- **Ombyggnation av Västerås centrala bangård med byggstart senast år 4-6** så att de nödvändiga satsningarna på ett resecentrum med landets fjärde största resenärsflöde kan synkas med behovet av bangårdsombyggnad för att klara den kapacitetsbrist som uppstår år 2025.
- **En fastställd plan för reinvesteringar** vars medelstildelning är oberoende av det avhjälpande underhållet i syfte att under planperioden uppnå återställd funktionalitet i infrastrukturen.
- **Kapacitetsförstärkning på järnvägssträckan Folkesta-Rekarne med byggstart år 4-6** för att öka tillgängligheten och utveckla möjligheter till större utbyte och gemensam arbets-, studie- och bostadsmarknad mellan Västerås och Eskilstuna.

De på första sidan sammanfattade och absolut mest prioriterade investeringarna utvecklas i det fortsatta remissyttrandet samt kompletteras med önskemål och förtydliganden om ytterligare insatser för att Mälardalen och därmed Sverige ska kunna utvecklas hållbart.

>>> Möjliggöra för kraftigt ökade godstransporter på Mälaren och Ostkusten

Förutom de statliga investeringarna i Södertälje sluss och farled samt de kommunala investeringarna i hamnarna **krävs att Hjulstabron får en utformning som medger att de större fartyg som Mäljarprojektet är ämnat för (160*23*7m) kan passera bron**. Utan en anpassad Hjulstabro som medger de större fartygen görs dessa investeringar utan att ge de nyttor som Mäljarprojektet är baserat på.

Motiven till att Hjulstabron inte omfattas av NTP är oförståeliga. I planens objektslista anges att bron inte har någon koppling till andra infrastrukturinvesteringar eller andra länder vilket är mer än anmärkningsvärt då NTP själv anger att en ombyggd Hjulstabro krävs för att större fartyg ska kunna trafikera Mälaren. Fartygen som trafikerar Mälaren går redan idag till internationella hamnar och med en ny Hjulstabro och möjligheterna till större fartyg utökas förutsättningarna för utbyte med Europa kraftigt liksom övriga världen. För att kunna ta ut specialgoods, till exempel transformatorer på upp till 600 ton, är Västmanlands och södra Dalarnas unika näringsliv beroende av att Hjulstabron får en ny utformning då de fartyg som kan transportera specialgodset är större än vad som kan passera dagens Hjulstabro. **Samtliga åtgärder behöver vara klara till år 2022 så att de större fartygen kan trafikera Mälaren år 2023 så som avtalet mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Region Västmanland, Västerås stad och Köpings kommun stipulerar.**

Ett större utnyttjande av sjöfarten på Mälaren och övriga Ostkusten skulle kunna avlasta trycket på väg- och järnvägssystemet till väst- och sydkusten genom att godset transporterades till den närmsta hamnen istället för till några få. En sådan utveckling är avhängit att större fartyg kan trafikera Mälaren genom att investera i en ny Hjulstabro. För att sjöfarten ska få den betydelse för godstransporterna som krävs för att hållbara godstransporter ska kunna nås krävs förutom fysiska investeringar även administrativa styrmedel. **Trafiksystem samt avgiftmodeller och styrprinciper måste tillsammans bilda en helhet som leder till ökad sjöfart – det ena fungerar inte utan det andra. Närmsta hamn är bästa hamn för en betydande andel av våra godstransporter.**

>>> En effektiv bangård i centrala Västerås inklusive ett funktionellt och attraktivt resecentrum som har kapacitet att hantera de kraftigt ökande resenärsflödena samt önskvärd och nödvändig ökning av tågtrafiken norr om Mälaren

För att trygga kapaciteten i den regionala nod som Västerås utgör behöver Västerås centrala bangård vara ombyggd före 2025. Stöd för detta finns i åtgärdsvalsstudie och efterföljande utredningar kopplade till järnvägens behov. Utredningarna visar att den ökning av tågtrafiken som fyrspårsutbyggnaden medför tillsammans med befolkningsökning och trafikoperatörernas bedömda behov av

trafikering inte kan hanteras efter 2027 i den utformning som bangården och resecentrum har idag. Dock ser vi att resandeutvecklingen sker snabbare än vad som antogs i åtgärdsvalsstudien vilket medför att behovet av ombyggnad krävs tidigare. **Västerås är nu landets fjärde största station sett ur ett resenärsflöde.** Detaljplan för området beräknas klar under 2019 med syfte att förverkliga ombyggnation av resecentrum och bangård. Parallellt pågår planering som ger 6 000 bostäder inom en 500 meters radie från resecentrum och ytterligare 4 000 bostäder inom en radie av en kilometer. **Utifrån detta är det anmärkningsvärt att remissversionen av Nationell transportplan 2018-2029 inte tar upp Västerås resecentrum och bangård som en betydande brist för byggstart i planens första halva.**

Idag finns persontågsuppställningen på Västerås centrala bangård. Persontågsuppställningen ska flyttas till Västerås Västra bangård för att ge plats för utvecklingen av den centrala bangården. Dialog pågår med berörda parter och avtal kommer att tecknas under den inledande delen av 2018. **För att kunna påbörja ombyggnationen av resecentrum och den centrala bangården år 4-6 behöver anpassningarna av Västerås Västra bangård ske år 1-3.** Åtgärderna bör kunna ske genom trimningsåtgärder och i samverkan med främst Jernhusen.

>>> Ett trafiksystem som ger förutsättningar för att nå klimatmålen

För att nå klimatmålen krävs både rätt infrastrukturinvesteringar och styrmedel som gör att infrastrukturen används rätt.

I remissversionen till Nationell Transportplan för 2018-2029 föreslås att del av ramen avsätts till åtgärder i järnvägstransportsystemet för näringslivets behovi syfte att bland annat möjliggöra en överflyttning av gods från väg till järnväg. Västerås stad ställer sig frågande till varför det inte **tydliggörs att trimningsåtgärder lämpligen används till åtgärder som möjliggör överflyttning även till sjöfart.** För varje tonkilometer som flyttas över från väg till sjö minskar koldioxidutsläppen med 50%. Om de totala externa effekterna räknas in är reduktionen över 70%.

Västerås välkomnar förslaget till Eco-bonus som möjliggör stöd för överflyttning av gods från väg till sjöfart. Det är även positivt att regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att undersöka om fler vattenområden kan klassas som så kallade inre vattenvägar, men det krävs även att bemanning, behörighet, cabotage och isklassning tydliggörs så att trafikering med IWW-klassade fartyg kommer igång i Mälaren.

Tydlighet kring regelverket för Trafikverkets ständiga dispenstransporter saknas. Sverige tillämpar inte EU:s direktiv 96/53/EC som reglerar att dispens efter ansökan kan medges för längre och tyngre transporter om denna går till närmaste kombiterminal eller hamn. Istället ges i Sverige kontinuerligt medgivande för betydligt längre transporter både på väg och järnväg längs och tvärs hela Sverige. Införandet av 74-tons lastbilar är en kontraproduktiv åtgärd för att få över transporter till sjöfart.

>>> Återställa funktionaliteten i det befintliga infrastruktursystemet

Trots goda intentioner i det gällande planförslaget kommer återställd funktionalitet i infrastrukturen inte uppnås under planperioden. Detta innebär att många av dagens brister med tillförlitlighetsproblem som följd kommer att kvarstå och därmed risk för höga löpande underhållskostnader. För effektivitet och hushållning med resurser vill Västerås stad särskilt lyfta behovet av **en fastställd plan för reinvesteringar vars medelstilldelning är oberoende av det avhjälpande underhållet** samt betona vikten av ett fungerande befintligt infrastruktursystem. Genom att styra större andel av godset till sjöfart, såväl de nationella transporterna genom IWW och de internationella genom att bättre använda Mälarhusarna och Ostkusthamnarna, ökar möjligheten till underhållsfönster i och med avlastning av landinfrastrukturen.

>>> Kapacitet på banan mellan Västerås och Eskilstuna som möjliggör kortare restid och fler avgångar mellan det två storregionala kärnorna

För Mälardalen är det viktigt med **fungerande arbets- och studiependling mellan de två storregionala kärnorna Eskilstuna och Västerås**. För att öka tillgängligheten och utveckla möjligheter till större utbyte och en gemensam arbetsmarknad städerna emellan är det mycket viktigt med bra tågförbindelser, vilket MÅLAB också planerar för med kraftigt utökat utbud särskilt mellan Eskilstuna och Västerås från 2021. En tät tågtrafik underlättar också för byten mellan tåg på Svealandsbanan och Mälarhusarna, vilket gör att restiderna mellan Strängnäs-Västerås och Enköping-Eskilstuna kan bli attraktiva för arbetspendling och studier. Det mål för resandet som kommunerna inom 4 Mälärstäder (Enköping, Strängnäs, Eskilstuna, Västerås) är en restid på ner mot 20 minuter med avgångar var 20:e minut. **Detta innebär, så som framtagna åtgärdsvalstudie visar, att banan mellan Eskilstuna och Västerås behöver byggas ut till dubbelspår i delvis ny sträckning. På sträckan Folkesta-Rekarne-Valskog krävs att kapacitetshöjande åtgärder redan under planens första halva för att trygga trafikförsörjningen.** Det är av största vikt att pendlingen mellan Västerås och Eskilstuna fungerar vilket innebär att åtgärder för gruvnäringens kapacitetsbehov även behöver omfatta åtgärder för en utvecklad persontrafik.

>>> Kapacitet på Mälarhusarna som möjliggör restider ner mot 60 minuter Örebro-Västerås-Stockholm och i förlängningen en restid ner mot och under 3 timmar Stockholm-Västerås-Oslo

Trots att remissversionen av Nationell Transportplan 2018-2029 tar upp behovet av utökad kapacitet på grund av resandeutveckling längs hela stråket Stockholm-Västerås-Oslo nämns inte de **uppenbara brister och behov av kapacitetsförstärkningar som krävs mellan Örebro och Västerås i form av dubbelspårutbyggnad mellan Örebro-Västerås och ombyggd bangård i centrala Västerås**. Ombyggnationerna av Västerås centrala bangård **behöver byggstartas under planens första del**.

>>> Möjliggöra för tågtrafik Västerås-Enköping-Uppsala och vidare mot Arlanda

För Mälardalen är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de storregionala kärnorna. En ny järnväg mellan Enköping och Uppsala kopplar ihop, Eskilstuna-Västerås-Uppsala via Enköping. **En utbyggnad av järnväg skulle stärka utvecklingen mot ett mer konkurrenskraftigt och hållbart alternativ till bilresor samt stärka och utvidga tillgängligheten till Arlanda med kollektivtrafik från Mälardalsregionen samtidigt som det avlastar Stockholm från transittrafik.** Att länka ihop Mälardalens noder ger en avsevärt större valfrihet vad gäller boende, arbete och fritid vilket är faktorer som ger ytterligare möjlighet till bostäder i attraktiva och kollektivtrafknära lägen för att bostadsförsörja den växande Mälardalsbefolkningen.

Till dess att det finns en järnväg mellan Enköping och Uppsala är det viktigt med fungerande busstrafik mellan Västerås och Uppsala samt tågtrafik via Sala. Relationen Sala-Västerås är i sig viktig för Västmanlands arbets-, studie och fritidspendling. Behovet av persontransporter är kraftigt ökande samtidigt som vi vet att det finns ett kraftigt utökat kapacitetsbehov för godstransporter fram till 2030. En åtgärdsvalsstudie behöver startas upp inom de närmsta åren för att identifiera hur kapacitetsbehoven kan lösas.

>>> Utökad kapacitet för person- och godstrafik på Bergslagspendeln

Resandeutvecklingen Ludvika-Västerås och Fagersta-Västerås innebär att tågtrafiken behöver utökas till timmes- respektive halvtimmesstrafik. Bergslagspendeln har förutom en roll **som viktig länk för persontrafiken mellan norra Västmanland/ södra Dalarna – Västerås och vidare ut i landet även en viktig funktion för godstransporter ner till Västerås hamn samt en potential att vara ett funktionellt dubbelspår för att klara malmtransporterna** mellan Ludvika/Grängesberg och Oxelösund. Ett sådant upplägg ger högre effektivitet och säkerhet för produktion samtidigt som persontrafiken gynnas av utökad robusthet och kapacitet. Trots ett nationellt ansvar för järnvägssystemet finansierar den regionala transportinfrastrukturplanen tillsammans med kommunerna längs med Bergslagspendeln ett mötesspår i höjd med Brattheden. Investeringen är en första åtgärd som kräver omedelbar byggstart och är ett led i att skapa hållbara person- och godstransporter. För full utväxling behöver trimningsåtgärder göras längs sträckan samt att rätt kapacitet finnas på Västerås bangård.

>>> Ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik

Trots goda intentioner med ökat utrymme för stadsmiljöavtal i syfte att minska bilåkandet är det fortfarande en för liten del av budgeten som går till gång- och cykelåtgärder jämfört med dess resandeandel och den potential som cykeln har. Västerås stad anser att **andelen som går till gång- och cykelinfrastruktur behöver höjas såväl i den nationella planen som i form av öronmärkta medel i utökade ramar för Länstransportplanerna.** Västerås stad vill understryka att de åtgärder som genomförs i syfte att förbättra framkomlighet för bil inte får leda till försämringar för fotgängare och cyklister.

>>> [Stockholm-Västerås flygplats får ökad betydelse som funktionell nod i Mälardalen](#)

I remissversionen av Nationell Transportplan 2018-2029 saknas resonemang kring hur Mälardalens flygplatser ska förhålla sig till varandra och gentemot Arlanda samt de övriga trafikslagen. Genom att ge Stockholm-Västerås flygplats ökad betydelse som alternativ flygplats skulle **Arlandas position stärkas och flygtrafikens klimatbelastning minska** genom att operatörerna kunde minska mängden bränsle per inflygning och landning.

>>> [Koordinering av totalförsvarsplaneringen och större trafikomläggningar](#)

Idag har Trafikverket ansvaret för totalförsvarsplaneringen inom transportsektorn samt för större och plötsligt uppkomna trafikomläggningar påkallade av olyckor. Det är idag dålig spridning av beslut och kunskap kring totalförsvarsplaneringen ut i regioner och kommuner vilket medför att koordinering kring strategiska och kritiska trafiknät och noder inte håller från det statliga nätet genom det kommunala och fram till exempelvis skyddsobjekt. **Kritisk infrastruktur måste planeras samordnat mellan kommunerna och riket för att kunna säkerställa nationella angelägenheter.**

Vid plötsligt uppkomna trafikomläggningar finns det stor förbättringspotential i samordning mellan staten, regionerna och kommunerna för att kunna optimera och koordinera insatserna i syfte att hantera farligt gods, minimera skador på omledningsnätet samt säkerställa samhällets funktionallitet (räddningsfordon och kollektivtrafik). **En krisberedskap likt "samverkan Stockholm" behövs även i länen för att beslut, koordinering och agerande ska hamna närmre den uppkomna situationen.**

>>> [Jämna trafikflöden, minskad risk för olyckor och stopptider på E18 för sträckan Örebro-Stockholm](#)

E18 är en viktig länk för person och godstrafik norr om Mälaren och en viktig länk för att koppla landinfrastrukturen mot Mälarsjöfarten. Det är därför glädjande att se att Nationell Transportplan 2018-2029 omfattar den nödvändiga utbyggnaden till **motorvägsstandard på sträckan Köping-Västjädra** som behöver byggstartas så snart som möjligt under planens första år.

>>> [Anpassning av riksväg 56 mellan Gävle och Norrköping för att nå jämna trafikflöden och minskade stopptider](#)

Väg 56 ingår sedan en lång tid tillbaka i det nationella stamvägnätet och är en del i det nationella stråket Råta linjen. **Vägen har en viktig roll för person- och godstransporter och går mellan flera större städer och hamnar.** Den har även en viktig funktion som alternativväg till den högt belastade E4an. En studie från WSP visar att de investeringar som gjorts har gett **betydande samhällsekonomiska nyttor.** Att färdigställa hela riksväg 56 till full mötesfrihet skulle öka den samhällsekonomiska nyttan ännu mer. Även med högt antagande avseende investeringskostnaden är åtgärderna samhällsekonomiskt lönsamma, vilket ger att analysen är robust. **Investeringarna ger även minskade klimatutsläpp** på grund av

att utbyggnaden minskar stopptiderna och ger jämna trafikflöden. Det är med grund i ovanstående anmärkningsvärt att objektslistan till NTP inte tar upp att riksväg 56 i de norra delarna har stark koppling såväl till andra objekt som till andra länder. Västerås stad välkomnar de åtgärder som ligger med i Nationell Transportplan 2018-2029 men vill gärna se att resterande sträckor lyfts in för byggstart under perioden.

Västerås 2017-11-

Anders Teljebäck
Kommunstyrelsens ordförande

Bo Dahllöf
Stadsdirektör