



2021-01-28

Dnr: KS-2020/01834

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se
Dnr: I2020/02739

Remissyttrande gällande: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037.

På uppdrag av Infrastrukturdepartementet remitteras nu Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037, rapport 2020:186. Inriktningsunderlaget är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv 2020-06-25, Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod (I2020/01827/TP).

Västerås stad ser nu möjlighet att lämna remissyttrande på inriktningsunderlaget. Vid sammanställning av stadens remissyttrande har stadsledningskontoret samverkat med bland annat Region Västmanland, Mälardalsrådet – En bättre sats, koncernbolaget Mälarhamnar AB, bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB, Handelskammaren Mälardalen samt med aktörerna för Vision Finnslätten - Northvolt, ABB, Bombardier och Kungälv.

Yttrande

Västerås stad stödjer inriktningsplaneringens förslag vad gäller ramnivå för 12 år om +20 procent utan nya stambanor. Detta utifrån att pågående namngivna objekt kan genomföras, att medel finns att vidmakthålla tillräckligt för att upprätthålla dagens funktionalitet samt återta del av eftersatt underhåll, att årliga anslag för trimning, miljö, stadsmiljöavtal och regionala planer ökar samt att nya namngivna åtgärder kan genomföras vilket är av stor vikt för Västerås stad.

Västerås stad vill här lyfta flera delar som är av yttersta vikt för staden, men även i ett regional-, storregionalt- och nationellt perspektiv. Dels att redan beslutade projekt ska slutföras, så som att genomföra hela utbyggnaden av Mälarbanan i enlighet med Citybaneavtalet samt att utbyggnad av E18 till motorvägsstandard mellan Västjädra och Köping färdigställs. Det innebär även att ytterligare prioriterade projekt behöver kunna förverkligas för en ökad tillgängligheten och kapacitet för hållbara gods- och persontransporter, så som byggnation av ny Hjulstabro samt ombyggnad av bland annat bangård på Västerås Central.

Västerås har idag tillgång till alla de stora trafikslagen. Transportinfrastrukturplaneringen behöver ha ett helhetsperspektiv där vi nyttjar de olika transportsätten på bästa sätt utifrån kapacitet och miljöpåverkan genom att kunna styra transporter dit det finns ledig kapacitet och som ger minst påverkan på miljön. Bland annat står luftfarten inför en snabb och stor omställning. Därav behövs ett större nationellt ansvarstagande för underhåll och utveckling av luftfartsinfrastrukturen. För att transporter ska kunna konkurrera på lika villkor behöver avgiftsuttagen mellan de olika transportslagen likformas och användas som styrmedel för att nå målet om hållbara transporter.

I processen med nytt inriktningsunderlag har Västerås stad särskilt samverkat med Mälardalsrådet genom aktivt deltagande i En bättre sitys systemanalys 2020, vilken Västerås stad också står bakom. Stockholm-Mälardalenregionen, utgör med sina 4,15 miljoner invånare och 2,1 miljoner arbetstillfällen en i flera avseenden sammanlänkad enhet med en ledande roll i hela landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Regionen omfattar drygt 40 procent av Sveriges befolkning och sysselsättning och har det senaste decenniet stått för mer än hälften av tillväxten i landet.

Klimatmålen som inriktningsunderlaget pekar på, ser Västerås stad som väsentliga att uppnå. Genom bland annat hållbar och kostnadseffektiv stadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen ser Västerås stad vikten av att verka för hållbar mobilitet med minskade utsläpp från transportsektorn. Utifrån detta behöver statliga infrastruktursatsningar då också prioriteras. Västerås stad 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 men då är det också nödvändigt att öka resecentrums kapacitet. Utöver bostäder planeras stadsdelarna för nya mötesplatser och besöksmål, liksom för arbetsplatser med gångavstånd till stadskärnan, resecentrum och sjön Mälaren. Med god tillgång till spårbunden station och yteffektiv infrastrukturplanering för varutransporter och godshantering finns förutsättningar för mer hållbar mobilitet.

Västerås är även en utpekad nodstad i stråket Oslo-Stockholm vilket bolaget Oslo-Stockholm 2.55 driver. Stråket förbinder inte bara de båda huvudstäderna utan bidrar samtidigt till att öka den regionala tillgängligheten i stråket kraftigt. Som helhet är stråket Stockholm-Oslo både samhällsekonomiskt- och företagsekonomiskt lönsamt, samt skulle bidra till klimatmålen med en stor omställning från flygtrafik till tåg.

Likaså behöver infrastrukturplaneringen lägga större vikt vid hållbara och effektiva persontransporter utifrån ett näringslivspolitiskt perspektiv för att möjliggöra den kompetensförsörjning som behövs för industrins konkurrenskraft och elektrifieringen av transportsektorn. Finnslätten i Västerås är tydligt exempel. Västerås stad ser idag ett stort behov av bättre tillgänglighet till arbetsmarknadsregionen genom etablering av förbättrad spårinfrastruktur på Mälardalenbanan. Kan infrastrukturplaneringen bättre stötta denna utveckling finns potentialen att näringslivet inte bara bidrar med tillväxt, konkurrenskraft och jobbskapande, utan även att de verkar som möjliggörare för elektrifiering och omställning av transportsektorn.

Genom Mälarprojektet, där stora investeringar gjorts från många parter så som Trafikverket, Sjöfartsverket, Västerås stad och Köpings kommun, samtycker Västerås stad till att sjöfartsåtgärder är både angelägna och lönsamma men då behöver också nyttorna kunna optimeras genom att hela projektet slutförs. Västerås stad har gjort stora investeringar i bland annat farled och hamn för att möjliggöra en effektiv godshantering och Mälarhamnar AB möjliggör att gods till och från Mälardalen kan ske via sjöfart. Då är det också viktigt att tillgängliggöra de inre vattenvägarna utifrån övrig statlig infrastruktur som kan utgöra hinder. Med ökad kapacitet för godstransporter via sjöfart, stärks näringslivets konkurrenskraft samt att en omställning till mer hållbara godstransporter gynnas.

Staffan Jansson

Kommunstyrelsens ordförande

Helene Öhrling

Stadsdirektör