

Handläggare
Daniel Pettersson
Enhetschef Översiktlig planering/Strategisk planering
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Inledning och summering

Som en av de större kommersiella fastighetsägarna i staden har Corem under flertalet år varit del i utvecklingen i Västerås och dess näringsliv.

Med anledning av förslaget till nationell plan vill vi understryka att Västerås Resecentrum är en avgörande investering. Redan idag har stationen brist på kapacitet och en utökning är nödvändig för att möta framtidens transportbehov i Mälardalen och Sverige idag men framförallt på några års sikt.

Det nuvarande förslaget till nationell plan möter därför inte den efterfrågan på infrastrukturinvesteringar som finns för den inre delen av Mälardalenden. För att inte dämpa den utveckling som redan idag sker i regionen behöver nödvändiga investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik göras, där nationell infrastrukturplanering behöver medverka.

Västerås är vidare navet i regionen och en central punkt för både person- och godstransporter, inte bara för regionen utan som del i stråket Stockholm-Oslo. En kapacitetsökning och modernisering av Västerås station är även en nationell strategisk satsning med stor samhällsekonomisk nytta.

Synpunkter på förslag till Nationell plan

Corem vill med detta yttrande avseende aktuellt förslag till nationell plan föra fram följande huvudpunkter:

- Samhällsekonomisk nytta och förutsättningar för näringslivet
- Kapacitetsproblem idag, dess påverkan inom regionen och vidare längs banan
- Koppling till fyrspårssatsningar och NATO/totalförsvaret
- Västerås som regionalt nav och del av Stockholm–Oslo-stråket
- Ingången avsiktsförklaring mellan Trafikverket, Region Västmanland och Västerås stad gällande åtgärder vid Västerås resecentrum samt Västerås västra
- Bidrag till miljö- och klimatmål

Med anledning av dessa punkter anser Corem att fastställelsebeslutet för Nationell plan ska:

- inkludera Västerås, resecentrum, ombyggnation personbangård som namngiven investering i den nationella planen 2026–2037.
- säkerställa att finansiering och tidplan för brodelarna och stationsutbyggnaden fastställs för genomförande i närtid
- beakta Västerås roll i stråkperspektivet Stockholm–Oslo och koppla satsningen till fyrspårssatsningar och totalförsvarets behov

Samhällsekonomisk nytta och kapacitetsproblem idag

Västra stambanan och Mälardalsstråket är redan hårt belastade. Volymen av pendlare arbetskraft, inom regionen och till Stockholm, är omfattande och Västerås station utgör en knutpunkt för pendling, näringsliv och internationella transporter.

Trafikverkets översikt visar att kapaciteten är underdimensionerad i flera delar inom regionen, och att förseningar längs banan idag ofta har sin början i Västerås, något som kan härledas till stationens underkapacitet. Trafikverkets egna prognoser visar samtidigt att järnvägstrafiken i regionen och att trafiken längs tågbanan ökar snabbare än kapaciteten byggs ut.

Västerås station är underdimensionerad*, vilket leder till förseningar och störningar som påverkar systemet därefter och även anslutande delar. Detta ger stora kostnader för näringslivet, riskerar att över tid hämma tillväxten i regionen och försämrar punktligheten för resenärer.

Näringslivet är beroende av väl fungerande infrastruktur för att fungera, skapa förutsättningar för pendlande och arbetskraft, fortsatt tillväxt och etableringsvilja. En utbyggnad och ombyggnation av bangården och Resecentrumet eliminerar en flaskhals och skapar förutsättningar för effektivare trafikledning, kortare restider och ökad punktlighet.

*Källor på att Västerås C är underdimensionerad:

Åtgärdsvalsstudie för järnvägen i Västerås, Nya uppställningsspår vid Västerås Västra – ska förbättra tillgängligheten för tåg och resenärer | Trafikverket, Nytt resecentrum - Västerås

Koppling till fyrspårssatsningar och NATO/totalförsvaret

Fyrspårssatsningen på Mälardalsbanan genom Sundbyberg och Tomtebodavägen är redan identifierad som samhällskritisk. För att dessa investeringar ska ge full effekt måste kapaciteten i Västerås stärkas.

Det förändrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges NATO-medlemskap ställer krav på robusta öst-västliga förbindelser. Västerås är en strategisk punkt för totalförsvarets transporter och redundans i systemet.

Västerås som regionalt nav och del av Stockholm–Oslo-stråket

Västerås är Sveriges sjätte största stad och utgör idag ett nav i regionen. Dess näringsliv är en viktig motor för tillväxt i hela Mälardalen och har samverkan med näringslivet på närliggande orter.

Västerås är beläget längs stråket Stockholm–Oslo, ett stråk som är utpekat som strategiskt viktigt i såväl nationella som nordiska analyser.

Västerås station är en knutpunkt för pendling, näringsliv och internationella transporter. För att uppnå målen om kapacitet och robusthet i detta stråk krävs att Västerås station byggs ut och anpassas för framtidens trafikflöden.

Ingången avsiktsförklaring mellan Trafikverket, Region Västmanland och Västerås stad gällande åtgärder vid Västerås resecentrum samt Västerås västra

Den avsiktsförklaring som ingåtts mellan Trafikverket, Region Västmanland och Västerås stad gällande utveckling och åtgärder kring Västerås resecentrum och Västerås västra beskriver en gemensam avsikt att verka för att investeringar i området ska kunna genomföras. Avsiktsförklaringen visar på hög

prioritering och att investeringarna behöver säkras i nationell plan. Som indikativ tidsram för genomförande nämns exempelvis att bangården beräknas vara fullt ombyggd omkring 2040. För att kunna uppfylla avsiktsförklaringen behöver åtgärderna relaterade till Västerås resecentrum samt Västerås västra lyftas som prioriterade i Nationell plan. Detta saknas i aktuell remissutgåva.

Miljö och klimatmål

En modern Resecentrumlösning främjar överflyttning från bil till tåg, vilket är i linje med klimatmålen och Trafikverkets prioritering av järnvägsinvesteringar för att minska utsläppen.