



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

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Dnr: LI2025/01587

Yttrande – Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Västerås stad har erbjudits möjlighet att lämna remissyttrande på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Vid sammanställningen av stadens yttrande har samverkan skett med Region Västmanland, Oslo-Stockholm 2.55 AB, Mälardalsrådet, Fyra Mälarstäder, Handelskammaren Mälardalen, Mälarenergi AB, Mälarhamnar AB samt aktiva näringslivsaktörer i Västerås.

Västerås stad vill särskilt belysa vikten av att prioritera satsningar utifrån:

- Mälarbanan som pulsåder
- Järnvägsstråket Oslo-Stockholm
- Mälarsjöfarten

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 tar sin utgångspunkt i en satsning på cirka 1 200 miljarder kronor under planperioden. Utgångspunkten för framtagandet av planförslaget är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

Ytterst handlar planen om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

Västerås stad ställer sig mycket positiva till planförslaget, men konstaterar samtidigt att få satsningar föreslås i planen som gynnar Västmanlands tillväxt, trots givna incitament och faktiska förutsättningar. Staden anser även att Trafikverket i den nationella planen behöver säkerställa att samtliga investeringar är förenliga med Sveriges klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045 och delmålet om 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp till 2030.

Prioriterade satsningar för ökad samhällsnytta och nationell tillväxt

Mälarbanan som pulsåder

Behov av ökad punktlighet, ökad kapacitet och kortare restider är en förutsättning för tillgängligheten i Stockholm-Mälarregionen och är avgörande för förmågan att kompetensförsörja regionen som Västmanland ingår i på ett hållbart sätt.

Järnvägsstråket Oslo-Stockholm

Stråket är en nationell angelägenhet utifrån behovet av gränsöverskridande väst-östlig järnvägsförbindelse som binder samman både större arbetsmarknadsregioner, basindustrin, världsledande forsknings- och kunskapskluster, akademier och regionsjukhus, men som också är avgörande för den militära mobiliteten och NATO:s behov.

Mälarsjöfarten

Sjöfarten på Mälaren är en viktig förutsättning för bland annat industrin i Mellansverige och med den outnyttjade kapaciteten att frakta gods via sjöfarten bidrar den starkt till att avlasta väg- och järnvägsnätet. Mer gods via sjöfart bidrar till klimatomställningen samt utgör en viktig länk i ett robust och redundant transportsystem.

Västerås – en del av Stockholm Mälarregionen

Västmanlands län tillhör Stockholm-Mälarregionen. En storregion som står för nära hälften av Sveriges befolkning, sysselsättning och BNP samt genererar mer än hälften av landets tillväxt.

I Västmanland sker en särskilt hög tillväxt tack vare det starka näringsliv som verkar i länet och som aktivt väljer att utveckla och investera i området trots rådande världskonjunkturläge och position i världen.

Industriområdet Finnslätten i norra Västerås är ett teknik- och kunskapskluster som samlar några av världens ledande företag inom elektrifiering och energiteknik. Här finns världsledande företag med forskning, utveckling och tillverkning av framtidens transportteknik, kärnenergiteknik, robot- och automationslösningar, kraftsystemkomponenter samt produktion och utveckling av batterier.

Planeringsinriktningen är att Finnslätten runt år 2040 ska ha vuxit till ett arbetsplatsområde med omkring 20 000 arbetsplatser. Det är en kraftigt expansiv industri med stor potential att ytterligare utveckla den betydelsefulla basindustrin i Sverige, med stora bidrag till Sveriges välbefinnande och jobbskapande. Eftersom utvecklingen av verksamheten på Finnslätten är avgörande för Sveriges och Europas elektrifiering och omställningen av de globala energi- och transportsystemen, är Finnslätterns utveckling att betrakta som ett nationellt intresse.

En särskild viktig koppling till kunskapsklustret på Finnslätten är tillgängligheten till Stockholm, Kista och Arlanda. Näringslivet har stora behov av arbetskraft, men bristande infrastruktur och oförutsägbart trafikering hämmar rörligheten och förmågan att kompetensförsörja.

Enbart de större företagen på Finnslätten har en investeringstakt på cirka 20 miljarder kronor under en tioårsperiod. Dessa investeringar är beroende av att offentliga investeringar genomförs. Region Västmanland och Västerås stad gör egna investeringar kopplade till stadsbyggande och kollektivtrafikförsörjning. Även staten behöver investera i sina delar kopplat till transportinfrastrukturen för att inte bromsa utvecklingen.

Behoven på Mälarbanan

Mälarbanans utveckling är en nationell angelägenhet. Mälarbanan är en pulsåder för Stockholm-Mälarregionen och en väl fungerande Mälarbana är avgörande för den fortsatta tillväxten i regionen, som även utgör Sveriges energicentrum. Genom att etappindela de större infrastrukturobjekten som ligger i planförslaget och frigöra investeringsmedel från delar som omöjligt hinner upparbetas under

planperioden kan nya objekt som är mogna för att verkställas i stället lyftas in i planförslaget. Det innebär helt enkelt mer pengar för infrastrukturen och mer infrastruktur för pengarna.

Fyrspårsutbyggnaden mellan Tomtebodavägen-Kallhäll

Västerås stad är mycket positiv till att planförslaget även fortsatt finansierar fyrspårsutbyggnaden genom Solna och Sundbyberg, vilken är en förutsättning för regiontågstrafiken som kopplar Mälardalen med Stockholm. Ett färdigställande inom planperioden skulle vara önskvärt utifrån tidigare ingångna avtal gällande medfinansieringen av Citybanan, där både tidplan för färdigställande och kortare restider är överenskomna mellan parterna.

Dubbelspår mellan Örebro och Västerås

Mälardalen behöver kraftigt förbättrad punktlighet och kapacitet genom att bygga bort de kvarvarande enkelspårsträckor som finns mellan Örebro och Västerås. Planförslaget lyfter de samhällsnyttiga objekten dubbelspår mellan Arboga-Jädersbruk samt förbigångsspår Hovsta, med förbehåll om en utökad budgetram om 10 procent. För att uppnå en helhet med önskad effekt utifrån ett systemperspektiv behöver dock även dubbelspår inrättas på sträckorna Kolbäck-Valskog och Hovsta-Arboga. En total utbyggnad beräknas kosta cirka 3 miljarder kronor i 2020 års prisnivå, men investeringen kommer ge stora vinster för tillväxten i Stockholm-Mälardalen. Objekten behöver planeras in inom ordinarie budgetram i planförslaget.

Bangård vid Västerås C

Med frigjord kapacitet längs Mälardalen behöver även flaskhalsen Västerås C byggas bort genom justeringar i bangård och ny bro över spår för behovet av anpassningar till bredare perronger och trapphuslösningar, vilket krävs för att kunna hantera det redan idag höga flödet av resenärer vid järnvägsstationen på ett tillgängligt och säkert sätt. Västerås stad har en lagakraftvunnen detaljplan för nya resecentrum och startar tillsammans med Region Västmanland byggnationen av nya bussterminalen vid Västerås C redan nu vid årsskiftet 2025/2026. Till det finns avtal om privat medfinansiering om flera hundra miljoner kronor som riskerar att gå om intet om inte statlig medfinansiering säkras så att projektet kan genomföras enligt planering. Finansieringsbehovet av åtgärder i den statliga infrastrukturen uppgår till cirka 0,5 miljarder kronor och behöver lyftas in i planförslaget. Objektet är moget med långt gången samverkan med Trafikverket.

Ny station på Finnslätten

Med ökad kapacitet på Mälardalen blir även en ny järnvägsstation vid Finnslätten viktig för kompetensförsörjningen kopplat till energiklustret. Enligt åtgärdsvalsstudie (TRV 2021-48551) som presenterades 2023 skulle uppförandet av en ny järnvägsstation på Finnslätten kosta cirka 360-470 miljoner kronor, vilket Västerås stad och Region Västmanland är villiga att medfinansiera. Kommunfullmäktige i Västerås har under 2022 och 2023 beslutat om medfinansiering av en ny järnvägsstation på Finnslätten med 200 miljoner kronor. Även regionfullmäktige i Västmanland har under 2024 beslutat om medfinansiering med maximalt 200 miljoner kronor. Med finansieringslösningen klar behöver objektet lyftas in i planförslaget för att fortsatt kunna hanteras av Trafikverket.

Signalsystemet ERTMS

Trafikverket föreslår utifrån den komplexitet som råder i Stockholmsområdet att det nya signalsystemet ERTMS ska införas på Mälardalen först efter år 2042.

Västerås stad anser att ett utbyte behöver prioriteras tidigare än så för att säkerställa en hög kvalitet och robusthet längs stråket när fyrspårsutbyggnaden genom Solna och Sundbyberg står klar senast 2042. Om Mäljarbanan kvarstår med nuvarande signalsystem ATC ser staden stora risker framåt kopplat till fel och störningar i systemet utifrån brist på reservdelar och kompetens, vilket direkt påverkar möjligheten att trafikera på ett effektivt sätt.

Mäljarbanan som en viktig länk till TEN-T

Sommaren 2024 beslutade Europaparlamentet och rådet om en ny förordning (EU 2024/1679). Förordningen reviderade det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) där bland annat Västerås blev en utpekad urban knutpunkt. Förordningen pekade även ut det gränsöverskridande stråket Oslo-Stockholm i TEN-T, men Mäljarbanan saknas fortfarande som en viktig koppling i stråket. Inför nästa revidering som väntas inom några år behöver svenska regeringen arbeta för att Mäljarbanan ska inkluderas i nätet.

Behovet av stråket Oslo-Stockholm

Oslo-Stockholm har en unik potential för att stärka Sveriges och Norges konkurrenskraft och försvarsförmåga. I stråket finns stora befolkningscentra, flera universitet, många av Sveriges stora exportföretag och en stor del av svensk försvarsindustri. Ett utvecklat stråk mellan de båda huvudstäderna skulle stärka våra länder, huvudstadsregioner, gränsregioner och hela Mellansverige.

Enligt framtagna åtgärdsvalsstudie (TRV 2017/14854) kan en trafikering under tre timmar mellan huvudstäderna uppnås genom en järnvägsförbindelse bestående av fyra delstråk (ny Gränsbana, Värmlandsbanan, ny Nobelbana och Mäljarbanan) där det också ges förutsättningar för en stor regional nytta inom respektive område.

I presenterat planförslag saknar Västerås stad beslut om vidare utredning av den nya Gränsbana som rekommenderades i Mulighetsstudien (TRV 2022/72849) från 2022. Sveriges och Norges regeringar bör snarast ge ett gemensamt uppdrag om att fortsätta utreda utvecklingen av det samhällsekonomiskt lönsamma järnvägsstråket Oslo-Stockholm, samt öppna upp för möjligheten till alternativ finansiering. Att Oslo-Stockholm nämns som intressant för offentlig privat samverkan (OPS) är inte tillräckligt.

En lokaliseringstudie för Nobelbanan är pågående och väntas vara färdig vid årsskiftet 2026/2027, vilket gör att objektet inte är moget till denna planrevidering av nationell plan för transportinfrastrukturen. Utredningen kommer dock utgöra ett intressant underlag för den fortsatta planeringsprocessen.

Gällande kapacitetshöjande åtgärder på Värmlandsbanan anser Västerås stad att dubbelspårsutbyggnaden behöver prioriteras i planförslaget likt de kapacitetshöjande åtgärderna på Mäljarbanan som har preciserats i detta yttrande.

Mälarsjöfartens behov

Västerås stad är mycket positiv till att planförslaget pekar ut full finansiering till en ny Hjulstabro, vilket är helt avgörande för att de omfattande investeringarna som redan har gjorts av regeringen, hamnar och kommuner i Mäljarprojektet ska kunna ge full effekt. Sjövägen i Mälaren nyttjas idag endast till cirka 20 procent av sin kapacitet, vilket visar på en stor outnyttjad potential som också kan bidra till en stor överflyttning av gods från väg och järnväg.

Möjligheten till OPS-lösning för en ny Hjulstabro ses som positiv och har en potential att effektivisera genomförande, säkerställa långsiktig drift och samtidigt avlasta statens finanser utan att öka kostnaderna för sjöfarten. Västerås stad

förutsätter att Trafikverket skyndsamt tar vid där projekt Hjulstabron sist pausades. Projektet är tillräckligt förberett för byggstart redan år 2028.

Västerås stad vill även särskilt understryka att Hjulstabron har en central roll för Sveriges militära mobilitet. I ljuset av Sveriges medlemskap i NATO, den pågående etableringen av ett logistikcentrum för NATO i Enköping och Försvarmaktens verksamhet i Arboga blir tillgången till en fungerande, säker och tillgänglig transportled genom Mälaren helt avgörande. Bron är därmed inte endast en civil infrastrukturåtgärd utan också en investering i nationell säkerhet, som är nödvändig för att möjliggöra både civila och militära logistikflöden vid höjd beredskap.

Västerås stad är även mycket positiva till att planförslaget fortsatt finansierar utbyggnaden av Södertälje sluss och kanal, som tillsammans med en ny Hjulstabro utgör de kvarvarande hindren för att trafikera Mälaren med större och mer effektiva fartyg.

Mälarsjöfarten är en viktig förutsättning för bland annat industrin i Mellansverige och en viktig länk i ett robust och redundant transportsystem. Men konkurrenskraften gentemot andra trafikslag måste öka genom minskade lots- och farledsavgifter samt en ökad grad av digitalisering.

För Mälarsjöfarten är även en väl fungerande isbrytning av stor vikt och Västerås stad anser att Sjöfartsverket behöver ta sitt ansvar och tillgodose isbrytningen även i Mälaren, på samma sätt som de ansvarar för övrig sjöfartstrafik.

Behov kopplat till E18

E18 löper rakt igenom Västerås kommun och Västerås tätort vilket ger en bra regional tillgänglighet, men det påverkar även staden negativt utifrån ett luftkvalitets- och bullerperspektiv.

I Västerås finns en problematik med partiklar mindre än 10 mikrometer (PM10). I och med de nya miljökvalitetsnormerna för partiklar kommer det krävas mer åtgärder för att nå målen till 2030 och här förväntas även Trafikverket, utifrån det statliga vägnätet, jobba med att få ner halterna till godkända nivåer innan 2030. Emissioner, halter och exponering av slitagepartiklar antas öka till följd av förväntade öknings i trafikarbete, hastigheter och fordonsvikt. Förslagsvis borde en förebyggande luftkvalitetsstrategi (FLIS), liknande den som kommuner behöver ta fram innan 2030, även tas fram av Trafikverket.

Icke-statliga flygplatser bidrar i transportsystemet

Västerås stad uppskattar regeringens förståelse för flygets betydelse gällande att säkra god tillgänglighet, samhällsviktiga transporter och stärkande av näringslivets konkurrenskraft. Genom kraftigt höjda statsbidrag för att finansiera driftunderskott säkras de regionala flygplatserna. Incitament för flygets gröna omställning, utöver krav på fossilfrihet, ses som viktiga tillägg i förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser. Gällande utpekandet av beredskapsflygplatser efterfrågar Västerås stad att avtal skrivs för mer än ett år i taget, då det ger en längre planeringshorisont och förutsättningar för ett mer aktivt åtagande.

Västerås flygplats ligger i direkt anslutning till E18 och nära Mälarhamnarna. Flygplatsen har, utöver sina civila funktioner, potential att användas som mottagnings- eller omlastningsplats vid höjd beredskap samt vid humanitära eller logistikrelaterade insatser inom ramen för totalförsvaret. Det är därför angeläget

att Trafikverket och Försvarmakten beaktar flygplatsens läge och funktion i den långsiktiga planeringen av den nationella infrastrukturen.

Behoven utifrån ett säkerhets- och beredskapsperspektivet

Västerås stad välkomnar Trafikverkets ambition att beakta totalförsvarets behov i planförslaget och framhåller vikten av att detta perspektiv också prioriteras för åtgärder inom Stockholm-Mälarenregionens strategiska infrastruktur.

Västmanland spelar en strategiskt viktig roll kopplat till försvar och beredskap på grund av länets geografiska läge. Som en del av länken mellan Norge och östkusten i Sverige är Västmanland avgörande för militär mobilitet och logistik, både för Sveriges nationella försvar och för NATO:s behov. I ett kris- eller krigsscenario skulle länets transportinfrastruktur – vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser – bli centrala för att säkerställa snabb förflyttning av människor och material samt tillsammans utgöra en central del av Sveriges totalförvarslogistik. Investeringar som stärker robustheten i dessa system gynnar samtidigt näringslivet, samhällsviktig verksamhet och civil beredskap.

Slutligen vill vi framhålla att Västerås stad står till förfogande för fortsatt dialog och samverkan med Trafikverket, Försvarmakten och andra berörda aktörer i syfte att stärka både den lokala och nationella försvarsförmågan.