

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Fyra Mälarstäder

Stockholm-Mälarregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. Kommunerna i ”Fyra Mälarstäder”, bestående av Enköping, Eskilstuna, Strängnäs och Västerås kommuner, utgör en stor del av Mälarregionen. Fyra Mälarstäder växer dessutom mer tillsammans än riksgenomsnittet och år 2050 beräknas det bo fler än 450 000 här. Inom Fyra Mälarstäder finns även en hög bostadsproduktion och fram till 2030 är planen att bygga runt 50 000 nya bostäder i attraktiva lägen. Kommunerna i Fyra Mälarstäder ingår även i den större organisationen Mälardalsrådet och står bakom den gemensamt framtagna Storregionala Systemanalysen 2020.

Fyra Mälarstäder, verkar bland annat för ökad integration avseende arbeten, bostäder och utbildning mellan kommunerna och med omgivande regionala noder. Kommunerna har goda förutsättningar för en ökad funktionell sammanlänkning sinsemellan och inom Mälarregionen, inte minst då avstånds-, täthets- och storleksförhållanden är mycket gynnsamma:

- Centralorterna ligger på enbart 3-4 mils avstånd
- Befolkningen överstiger 400 000 invånare vid den nationella planens utgångsår
- Mälardalens universitet fördelar sig mellan de två största kommunerna
- Världsledande industrier med lokal förankring kraftsamlar för utveckling och nyetableringar tillkommer.
- Större logistikområden finns, planeras och byggs ut i området
- Eskilstuna kombiterminal är Sveriges tredje största inlandsterminal sett till omlastad volym efter Malmö och Göteborg, med har den starkaste utvecklingen av de tre. Eskilstuna kombiterminal levererar gods till och från hela Stockholm-Mälarregionen.
- Västerås hamn är Nordens största insjöhamn.
- Strängnäs och Enköping tar stora initiativ för bostadsförsörjning i Mälarregionen. Tätorterna Strängnäs stad och Mariefred planeras för minst fördubblat antal hushåll i stationsnära lägen.

En gemensam utvecklingsplan understödjer en planeringsmässig samsyn och ökad samverkan. Långsiktig hållbarhet nås bland annat genom en gemensam målbild om:

- Den kollektiva resan ska ta maximalt 20 minuter med en turtäthet om 20 minuter mellan de närmaste centralorterna inom Fyra Mälarstäder
- God tillgänglighet till Stockholm, Uppsala och Arlanda med restider ner mot 45 minuter och en turtäthet om 20 minuter
- Ett infrastruktursystem där sjöfarten får spela en mycket större roll för godstransporterna

Vad som förenar oss är även en alltjämt pågående sammanlänkning med Stockholmsregionen, via huvudstråken ”Mälarbanan-E18” samt ”Svealandsbanan-E20”. Arbets- och bostadsmarknaderna blir allt mer sammanvävda i dessa sammanhang. Vi ser oss som en part i den gemensamma utvecklingen av Stockholm-Mälardalen, med bidrag till hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft.

För att understödja tillväxten i Fyra Mälarstäder och tidsmässigt koppla Mälardalsregionen närmare Stockholmsregionen, behöver den nationella transportplanen möjliggöra nödvändiga satsningar för att bygga bort flaskhalsar i transportinfrastrukturen för person- och godstransporter. Våra teknik- och industristäder har en viktig roll i klimatomställningen av den tunga industrin i landet med till exempel utveckling och tillverkning av batterier. Våra världsledande företag, som exempelvis ABB, Northvolt, Volvo CE och Senior, har valt sin strategiska lokalisering inom vårt geografiska område och har stort behov av kompetensförsörjning. Detsamma gäller myndigheten Försvarmakten i Enköping. Större logistikområden planeras och byggs ut i området, där kan nämnas Gorsingskogen, tätortsnära i Strängnäs stad, samt Gunnarskäl i Eskilstuna med vardera minst 300 hektar tillgänglig industrimark som även kan inrymma tyngre industrier.

Personal- och gods behöver utifrån detta kunna transporteras snabbt och smidigt till och från vår region, vilket ökar behovet på tillgänglighet i transportsystemet.

Synpunkter på remissförslaget

Tyvärr ser vi en frånvaro av högst angelägna åtgärder i vår del av Sverige, varför det är mycket nödvändigt att finansieringsramen för nationell plan utökas för att kunna inrymma dessa. Genom att nationell plan investerar i vår del av Mälardalsregionen, så investeras det samtidigt för hela Sveriges utveckling. Här finns en betydande del av Sveriges produktion och konsumtion samt import och export.

Vi vill därför särskilt lyfta att Nationell transportplan 2022-2033 behöver innehålla följande högst angelägna objekt, vilka även återfinns inom Mälardalsrådet framarbetade Storregionala Systemanalysen 2020:

Prioriterade infrastrukturobjekt som saknas i remissversionen

Fyra Mälärstäder har gemensamt pekat ut de infrastrukturobjekt som är högst prioriterade inom regionen. För att nå vår gemensamma målbild vill Fyra Mälärstäder särskilt belysa följande investeringsobjekt som saknas i remissversionen av Nationell transportplan 2022-2033.

Hjulstabron – anpassning till större fartyg för smarta godstransporter!

Hjulstabron måste inom planperioden ha en utformning som medger att de fartyg som Mälärprojektet medger (160*24*7m) kan passera bron och anlöpa Västerås och Köpings hamnar. Utan en anpassad bro fyller inte Mälärprojektet sina tillgänglighetsmål och enorma investeringar görs i sluss, farled och hamnar utan att kunna nyttjas fullt ut, så som projektmål och avtal stipulerar. Vi vill poängtera att en satsning på Hjulstabron är en satsning på sjöfarten och Sveriges internationella samarbeten. Västerås kommun har redan investerat 1,2 miljarder i hamnutvecklingen och totalt ligger parternas investeringsnivåer för Västerås och Köpings hamnar, muddring av Mälärfarleden och Södertälje sluss och kanal på 5,4 miljarder. Investering av ny bro beräknas till ca 800 miljoner kr och är den sista investeringsdelen för projektet som helhet och avgörande för att få ut nyttan av den totala investeringsvolymen. Det är därför anmärkningsvärt att remissversionen av Nationell transportplan 2022-2033 inte pekar ut finansiering av ny Hjulstabro i annat fall än om ramen höjs.

Västerås resecentrum – utökad kapacitet för trafikförsörjning av norra Mälardalen!

För att trygga kapaciteten i den regionala nod som Västerås utgör behöver Västerås centrala bangård vara ombyggd före 2027. Stöd för detta finns i åtgärdsvalsstudier 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 har idag. Detaljplanering pågår och beräknas klar under 2022 för 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 1 kilometer. Utifrån detta är det anmärkningsvärt att remissversionen av Nationell transportplan 2022-2033 inte pekar ut finansiering av den statliga infrastrukturen av bangård och bro över spår som beräknas uppgå till ca 600 miljoner och är nödvändiga investeringar för ökad kapacitet.

Järnväg Eskilstuna-Västerås – utökad kapacitet för hållbar tillväxt!

För Mälardalen är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de två storregionala kärnorna Eskilstuna och Västerås. Städerna delar nu på Mälardalens Universitet. För att öka tillgängligheten och utveckla möjligheter till större utbyte och en gemensam arbetsmarknad mellan städerna är det mycket viktigt med bra tågförbindelser, vilket det av Mälardalens regioner ägda Mälardalstrafik också genomfört med kraftigt utökad utbud från 2021. En tät tågtrafik underlättar också för byten mellan tåg på Svealandsbanan och Mälärbanan, vilket gör att restiderna mellan t ex Strängnäs-Västerås och Enköping-Eskilstuna kan bli attraktiva för arbetspendling och studier.

Den mest angelägna åtgärden är dubbelspårsutbyggnad på sträckan Folkesta-Rekarne. Åtgärden ger högre kapacitet och robusthet för såväl persontågs- som godstrafik. En Bättre Sits systemanalys pekade redan 2016 ut sträckan som ett behov att lösa före 2030. Dubbelspårsutbyggnaden avser en sträcka på ca 4 km och är av Trafikverket kalkylerat till 370 miljoner kronor inklusive ombyggnad av den korsande bron för E20, vilket i sammanhanget kan ses som ett ringa belopp för en angelägen åtgärd. Enbart järnvägsobjektet understiger 200 miljoner kronor.

I planförslaget vid fallet av ramökning med 10% ingår, istället för järnvägsobjektet, ombyggnad av E20 till motorväg på sträckan Årby-Gröndal med aktuell bro över järnvägen. Objektet är kalkylerat till 520 miljoner kronor. Trafikverket Region Öst har fört fram att järnväg och E20 skulle ingå i samma paket, inte att enbart E20 skulle föreslås. Finns det inte utrymme för hela paketet med järnväg och motorväg, så är det dubbelspår med vägombyggnad enbart av E20-bron, som är den mest angelägna åtgärden för transportsystemet. Hur en kritisk järnvägssträcka kan komma ut som ett motorvägsobjekt i den nationella planen är anmärkningsvärt.

Svealandsbanan – utökad kapacitet för en sammanlänkning av Mälardalen!

För att möjliggöra attraktiva resor i båda riktningar runt Mälaren behövs kapacitetsförstärkningar på den i huvudsak enkelspåriga Svealandsbanan och in till Stockholm. Att den genomförda åtgärdsvalsstudien för Järna-Stockholm tas vidare till åtgärdsplanering är mycket viktigt, då sträckans kapacitetsbrister redan idag helt begränsar möjligheterna till utökad regional tågtrafik in till Stockholm söderifrån i rusningstid. En utbyggnad till dubbelspår på sträckan Folkesta-Rekarne, som delas av Svealandsbanan med banan Sala-Oxelösund är också mycket angelägen. Stöd för båda dessa åtgärder finns bland annat i Mälardalstrafiks och En Bättre Sits kapacitets- och trafikeringstudier som visar på behov av kraftigt utökad trafikering på Svealandsbanan.

I föregående nationella plan pekades järnvägssträckan mellan Järna - Stockholm ut som en brist. Trafikverket har därför genomfört en åtgärdsvalsstudie där tre förslag på sträckningar för en ny järnväg mellan Järna- Flemingsberg redovisas. I förslaget till nationell plan nämns inte denna sträcka eller hur Trafikverket har för avsikt att arbeta vidare med utredningen. Det är anmärkningsvärt eftersom det redan idag och förstås i

än högre utsträckning när Ostlänken öppnas för trafik uppstår kapacitetsbrist på denna sträcka. Redan idag kan inte all önskad regionalstågstrafik inrymmas på sträckan i rusningstid och framöver kommer många av dagens regionalståg att trängas undan. Det är därför nödvändigt att fortsätta planera för att bygga nya spår på sträckan så snart som möjligt.

Eskilstuna C har efter genomförd åtgärdsvalsstudie visat sig vara begränsande för trafiken på Svealandsbanan. Spårkapacitet, plattformslängder och antal plattformslägen är inte tillräckliga för framtida behov. Att åtgärder fortsätter planeras utifrån slutsatserna av Trafikverkets arbete där ombyggnad av Eskilstuna resecentrum är en prioriterad åtgärd är mycket viktigt för att möjliggöra planerad utveckling av en robust regionalstågstrafik.

Riksväg 55 – strategisk länk för vägtransportssystemet!

Riksväg 55 från Norrköping till Uppsala har en viktig roll i det nationella vägnätet för gods samt som länk för näringslivet och arbetsmarknaderna i Sörmland och Uppland län. Det är därför av vikt att riksväg 55 klassas som en nationell väg. Hela riksväg 55 bör få en standard som mötesfri väg och en hastighet om 100 km/h. Detta är inte minst viktigt för att kunna utveckla kollektivtrafiken med buss då det inte finns något sammanhängande tågssystem i detta stråk men även för att minska olyckorna på denna mycket olycksdrabbade väg. Riksväg 55 har en viktig funktion som alternativ till E4:an för att ta sig från södra Mellansverige till Arlanda och Uppsala och vidare mot Norrland utan att behöva passera genom Stockholm. Vägen fungerar även som redundans till stråken till och genom Stockholm. Riksväg 55 säkerställer på så sätt storregionala transporter mellan de större städerna med mål- och bytespunkt i Stockholm–Mälarenregionen, Arlanda och norra Storstockholm.

Arosstråket – ny järnväg för regionförstoring!

För Mälardalen är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de storregionala kärnorna. En ny järnväg möjliggör effektivare förbindelser i öst-västlig riktning norr om Mälaren för såväl gods- som persontransporter. Ur ett storregionalt perspektiv är en ny järnväg viktig som en alternativ väg att ta sig från Mellansverige till Uppsala och vidare mot Norrland eller Arlanda utan att behöva passera Stockholm. Regionalt skulle en ny järnväg bidra till att kollektivtrafiken får en stärkt konkurrenskraft gentemot bilen. Att länka ihop Mälardalens noder ger mycket större möjligheter och ger en avsevärt större valfrihet vad gäller boende, arbete och fritid vilket är faktorer som ger ytterligare möjlighet till bostäder i attraktiva och kollektivtrafikhöga lägen för att bostadsförsörja den växande Mälardalsbefolkningen.