



4 Mälarstäders yttrande gällande Nationell transportplan 2018-2029

Som fjärde största storstadsregion har 4 Mälarstäder idag en befolkning på fler än 320 000 invånare och växer mer än riket i genomsnitt. Här planeras för 50 000 nya bostäder före år 2030 och här finns stora delar av Sveriges produktion och konsumtion samt av import och export. **Vi vill därför särskilt lyfta att Nationell transportplan 2018-2029 behöver innehålla följande objekt:**

- **Ombyggnation av Hjulstabron med byggstart år 1-3** så att de statliga, regionala och kommunala investeringsmedel som läggs ned på anpassning av Södertälje sluss, Mälarfarleden samt Västerås och Köpings hamnar, med ett färdigställande år 2020, kan få den utväxling som projektet är ämnat för – ökad sjöfart genom ökad tillgänglighet.
- **Ombyggnation av Västerås centrala bangård med byggstart senast år 4-6** så att de nödvändiga satsningarna på ett resecentrum som motsvarar regionens behov synkas med behovet av bangårdsombyggnad för att klara den kapacitetsbrist som uppstår år 2025.
- **Kapacitetsförstärkning på sträckan Folkesta-Rekarne med byggstart år 4-6**, för att förstärka kapaciteten på såväl Svelandsbanan och bana Sala-Oxelösund med koppling till godsstråket från Bergsslagen till Oxelösund och för att tillmötesgå såväl ökat resandebehov och kapacitet för gods.
- **Klassa om riksväg 55 till en nationell väg** och få en standard som mötesfri väg med hastighet om 100 km/h då den 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. Riksväg 55 säkerställer storregionala transporter mellan de större städerna med mål- och bytespunkt i Stockholm–Mälarregionen, Arlanda och norra Storstockholm.

Ett gemensamt yttrande

4 Mälarstäder är ett samarbete mellan Eskilstuna, Västerås, Enköping och Strängnäs kommuner som initierades politiskt 2011. 4 Mälarstäder växer dessutom mer tillsammans än riksgenomsnittet och år 2050 beräknas det bo fler än 450 000 här. Inom 4 Mälarstäder finns även en hög bostadsproduktion och fram till 2030 är planen att bygga 50 000 nya bostäder i attraktiva lägen.

4 Mälarstäder har varit delaktiga i En Bättre Sits systemanalys och stödjer dess prioriteringar. Detta yttrande är att se som en förstärkning och ett komplement.

Med detta gemensamma yttrande vill vi lyfta fram infrastrukturprojekt som är viktiga för hela Mälardalsregionen och därmed för Sverige. Genom att investera i Mälardalsregionen investerar vi i hela Sverige.



Långsiktig hållbarhet genom gemensam målbild

- **den kollektiva resan ska ta maximalt 20 min med en turtäthet om 20 minuter mellan de närmaste centralorterna inom 4 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**

Prioriterade infrastrukturobjekt som saknas i remissversionen

4 Mälarstäder har gemensamt pekat ut de infrastrukturobjekt som leder mot målbilden och därmed är högst prioriterade inom regionen. För att nå målbilden vill 4 Mälarstäder särskilt belysa följande investeringsobjekt som saknas i remissversionen av Nationell transportplan 2018-2029.

- **Hjulstabron – *anpassning till större fartyg för smarta godstransporter!***

Hjulstabron måste senast 2022 ha en utformning som medger att de fartyg som Mälarprojektet medger (160*24*7m) kan passera bron och anlöpa Västerås och Köpings hamnar. Utan en anpassad bro fyller inte Mälarprojektet 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. Det är därför **anmärkningsvärt att remissversionen av Nationell transportplan 2018-2029 inte anser att Hjulstabron har koppling till andra projekt eller länder samt att den inte heller ligger med som objekt under planperioden.**

- **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 2018 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 2018-2029 inte tar upp Västerås resecentrum och bangård som en betydande brist.**

- **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**. För att öka tillgängligheten och utveckla möjligheter till större utbyte och en gemensam arbetsmarknad mellan städerna är det mycket viktigt med bra tågförbindelser, vilket MÅLAB också planerar för med kraftigt utökad utbud särskilt mellan Eskilstuna och Västerås från 2021. En tät tågtrafik underlättar också för byten mellan tåg på Svealandsbanan och Mälarbanan, vilket gör att restiderna mellan t ex Strängnäs-Västerås och Enköping-Eskilstuna kan bli attraktiva för arbetspendling och studier. Att satsa på banan mellan Västerås och Eskilstuna är att satsa på hållbar tillväxt!



➤ **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. Svealandsbanan behöver därför **särskilt kapacitetsförstärkningar på sträckan Folkesta-Rekarne**, den enkelspåriga sträckan som delas av Svealandsbanan med banan Sala-Oxelösund, tidigt i planperioden för att klara trafikeringen såväl i nord-sydlig riktning med godsstråket Bergsslagen-Oxelösund som i öst-västlig riktning. Stöd för detta finns bland annat i MÅLABs kapacitets- och trafikeringensutredningar som visar på behov av kraftigt utökad trafikering på Svealandsbanan redan från år 2021.

➤ **Riksväg 55 – strategisk länk för vägtransportsystemet!**

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. Riksväg 55 bör ha anpassats till ovan nämnda mål före år 2030.

➤ **Enköping-Uppsala – spårburen trafik för regionförstoring!**

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. **Utbyggnad av järnvägen stärker utvecklingen mot ett mer konkurrenskraftigt och hållbart alternativ till bilresor samt stärker och utvidgar tillgängligheten till Arlanda** med kollektivtrafik från Mälardalsregionen samtidigt som det avlastar Stockholm från transittrafik. 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 kollektivtrafiknära lägen för att bostadsförsörja den växande Mälardalsbefolkningen. Byggstart för järnvägen bör ske före år 2030.

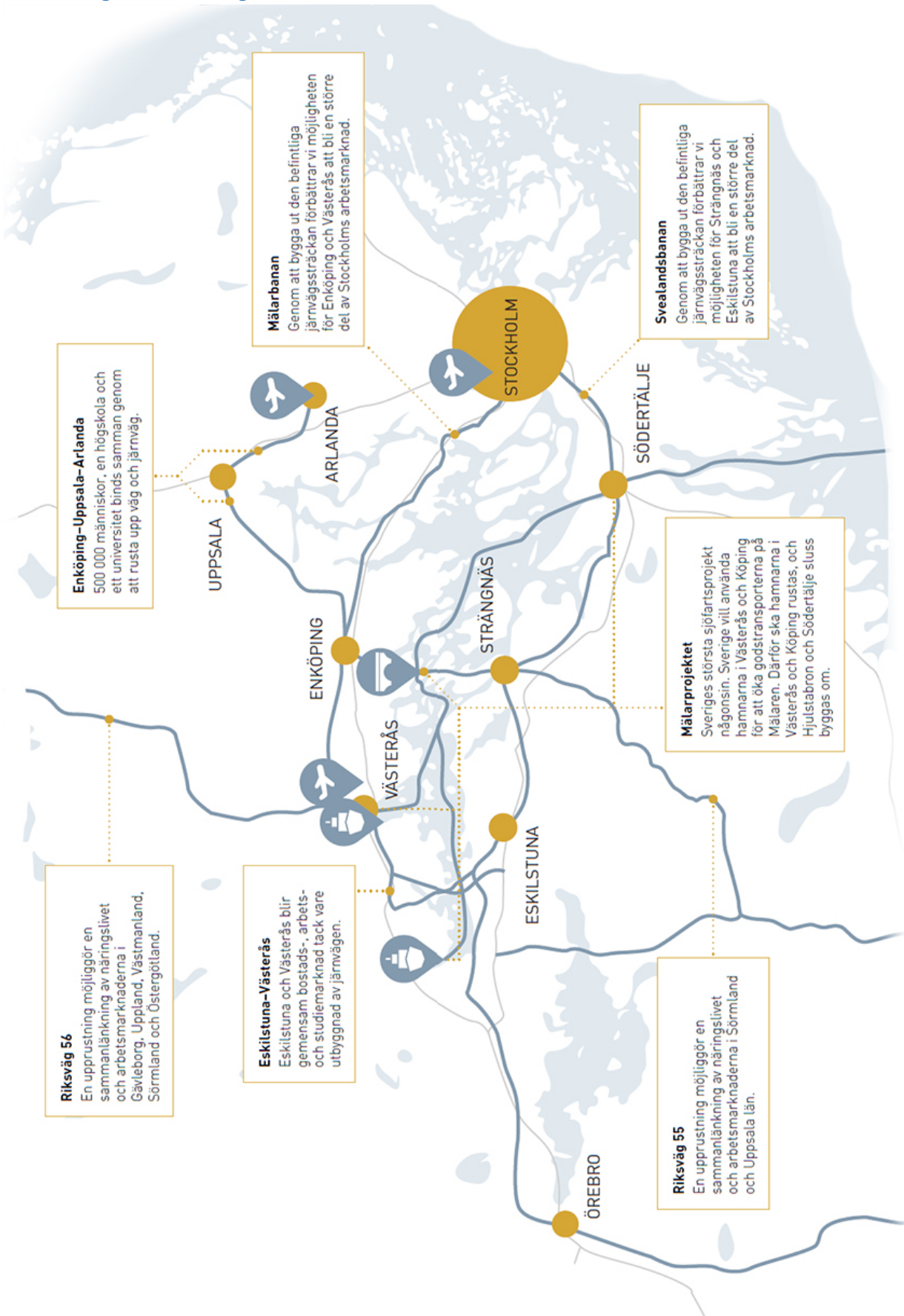


4 Mälärstädder

2017-10-06

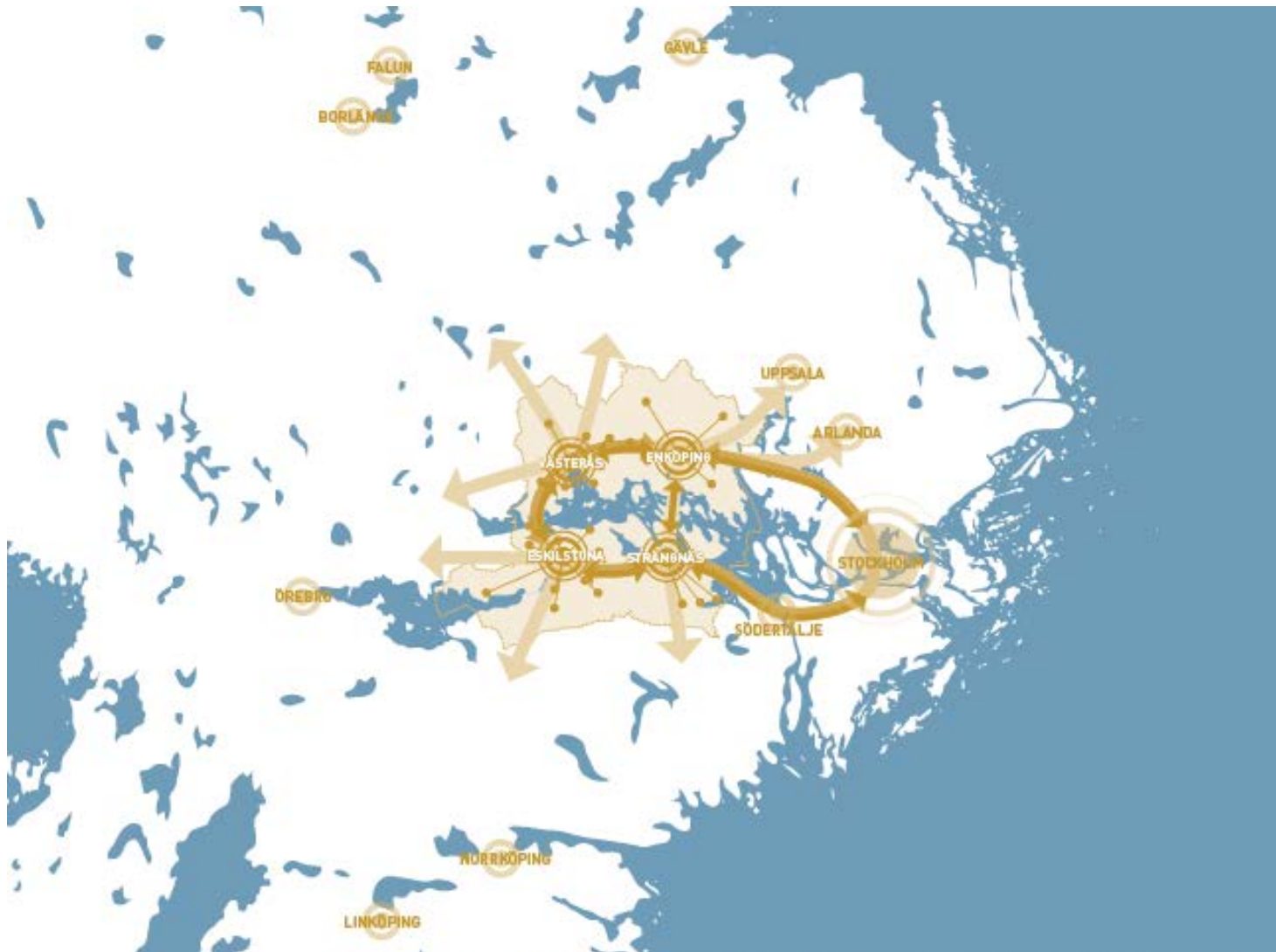


En ständigt växande region





Vår roll i regionen

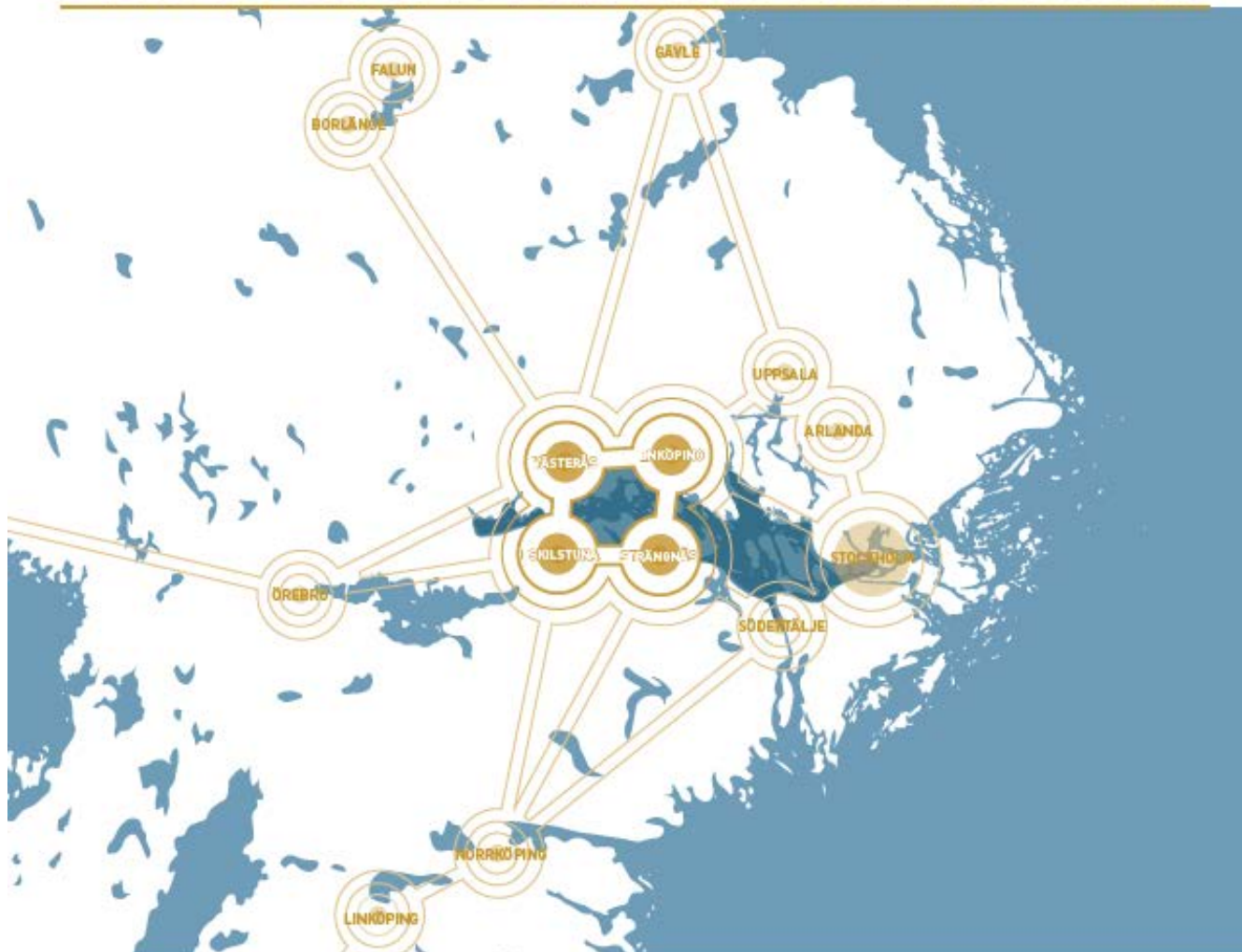


EN TILLGÄNGLIG REGION

Vi utvecklar ett starkt nätverk mellan våra städer, som bidrar till en sammanhängande region och erbjuder fler alternativ till boende, arbetsmöjligheter och rekreation i Stockholmsregionen.



STRUKTURBILD FÖR FYRA MÄLARSTÄDER



HJÄRTAT AV MÄLAREN EN DEL AV STOCKHOLMSREGIONEN

Vi vill stärka **förbindelserna** mellan varandra och även binda ihop hela Mälardalen i ett sammanhängande stråk.

Genom att utveckla kollektivstråken skapar vi en större **närrhet** oss emellan och "tidsförtätar" regionen för mer möjligheter till arbete, boende och rekreation för alla.

Vi satsar på våra **noder** så att hela regionen kan växa. Genom samverkan utvecklar vi tillsammans utbildning, entreprenörskap och kultur i levande stadsmiljöer som stimulerar möten mellan människor.

Våra kommuner erbjuder tillsammans stora möjligheter för ett varierat och **attraktivt boende** i både centrum- och naturnära lägen.

Vi tar tillsammans hand om våra gröna och blå värden där **Mälaren är hjärtat** i regionen. Vi bevarar och tillgängliggör våra natur- och kulturmiljöer för kommande generationer.