

Regionala Utvecklingsförvaltningen  
Kollektivtrafikförvaltningen

|           |            |               |            |
|-----------|------------|---------------|------------|
| Datum     | 2020-09-03 | Diariennr     | RV200860   |
| Ert datum | 2020-06-08 | Er beteckning | 2020/00197 |

## YTTRANDE AV SAMRÅDSREMISS FÖR PLANPROGRAM FÖR STADSUTVECKLING FINNSLÄTTEN

### Beskrivning av ärendet

Planprogrammet ska ge underlag för framtida utveckling av Finnslätten på kort och lång sikt och övergripande klargöra hur Finnslätten kan utvecklas till en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare.

Målen med utvecklingsarbetet för Finnslätten är att:

- skapa en plats för företag som skapar långsiktiga och hållbara värden
- attrahera medarbetare och locka talanger
- integrera forskning och utbildning med företagens utveckling
- erbjuda hållbara och tillgängliga inom- och utomhusmiljöer
- bli en plats som gör det enkelt att arbeta och leva

### Bakgrund för yttrandet

Region Västmanland tackar för möjligheten att yttra sig över planprogrammet. Detta remissvar är gemensamt framtaget av Regionala utvecklingsförvaltningen och Kollektivtrafikförvaltningen. Yttrandet ska ses utifrån bakgrund att Region Västmanland har ansvar att leda arbetet för hållbar utveckling samt att Region Västmanland, i enlighet med "Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län" genom Kollektivtrafikförvaltningen är ansvarig kollektivtrafikmyndighet för Västmanlands län och ansvarar för planering av all regional kollektivtrafik i enlighet med Lag (2010:1065) om Kollektivtrafik.

Planprogrammet Finnslätten skapar en dynamisk miljö för näringsliv, forskning och utveckling. Detta samtidigt som många aspekter av social hållbarhet tillgodoses. Området kan väntas utvecklas till en attraktiv plats utifrån de aspekter som planprogrammet beskriver. Region Västmanland ser positivt på den starka utveckling som väntas ske inom Finnslätten.

### Hållbar utveckling

Planprogrammet beskriver att kraftförsörjningen till området är utmanande. Programmet beskriver även viktiga insatser för att utveckla en tillräcklig kraftförsörjning till Finnslätten. Frågan kring områdets kraftförsörjning är central och det är av stor vikt att tillräckliga insatser sker. En särskild riskanalys skulle kunna vara ett viktigt komplement för att säkerställa att planprogrammets intentioner håller. Vidare utvecklas nu regionala forum för att arbeta kring hur länet kan utveckla en hållbar och konkurrenskraftig omställning i energisystemet. Inom dessa kan det finnas möjlighet att med gemensamma krafter jobba för att uppnå intentionerna i planprogrammet vad gäller kraftförsörjning.

Planprogrammet skulle på ett mer tydligt sätt behöva beskriva hur godstransporter in och ut ur området utvecklas framöver och hur detta hanteras i planeringen av området. Har t.ex. de smitvägar som beskrivs i planprogrammet tillräcklig kapacitet för framtida trafikvolym?

Sverige behöver minska sin användning av primär råvara. Om mark och bebyggelse på Finnslätten utformas utifrån detta kan förutsättningar skapas för cirkulära materialflöden inom och mellan verksamheter samt även andra mellan andra delar av staden och länet. En utvecklad lokal materialhantering ger också säkerhetsmässiga fördelar.

För att bidra till Parisavtalets mål om minskade utsläpp finns endast ett snävt utsläppsutrymme. Det är därför viktigt att utreda hur mycket av mark och bebyggelse inom området som inte behöver modifieras. Det är även centralt att de modifieringar som behövs görs med så låg klimatpåverkan som möjligt, eller klimatpositivt som i fallet med biokol som finns med i planprogrammet.

Även om det finns en stark vision om områdets utveckling idag är det viktigt att mark och bebyggelse framöver kan anpassas efter hur samhället förändras. Det är även viktigt att uppnå en god tillgänglighet inom området och att man i detta tar hänsyn till olika målgruppers behov. I detta bör det även tydligare framgå hur området anpassas för personer med en funktionsvariation.

### **Kollektivtrafikens funktion**

Region Västmanland ser positivt på utveckling av Finnslätten och att det planeras utifrån att det ska vara enkelt och hållbart att resa inom samt till och från området. Här har attraktiv kollektivtrafik en central roll för att Finnslätten ska bli ett lyckat utvecklingsområde.

### ***Framkomlighet och kvalitet i busstrafiken***

När ett nytt område planeras är det ett unikt tillfälle för Västerås Stad att i ett tidigt skede arbeta med beteendeförändringar och kunna erbjuda attraktiva resealternativ till att ta egen bil. I planprogrammet är det ett stort fokus på hållbart resande i form av attraktiv kollektivtrafik, kombinerad mobilitet, autonoma fordon (shuttle-buss), cykel med mera. Om Finnslätten ska bli en arbetsplats för 15–40 000 personer är det en förutsättning att attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik finns i ett tidigt skede. Bussens framkomlighet till och från Finnslätten får inte glömmas och prioriteras bort. Idag har bussen stora framkomlighetsproblem i delar av Västerås som måste åtgärdas för att staden ska ha en attraktiv kollektivtrafik i framtiden.

Enligt resvaneundersökningen som Fastighetsägarna genomfört är det många som arbetspendlar med cykel till Finnslätten. Region Västmanland vill förtydliga att vi inte har som mål att få över cyklisterna till kollektivtrafiken, utan att få bilisterna att välja annat färdmedel än sin egen bil. För att locka över bilister till kollektivtrafik eller cykel är arbete med beteendeförändring en faktor. Utöver arbete med beteendeförändring spelar restidskvoten en stor roll. För att inte heller förlora nuvarande cyklister är det viktigt att erbjuda dem trafiksäkra gång- och cykelbanor till och från Finnslätten med säkra cykelparkeringsplatser.

Det är positivt att Västerås stad tänker skapa en trygg och säker trafikmiljö och att möjligheten att köra bil inom området begränsas. Kollektivtrafiken får inte uppfattas som en fara för trafiksäkerheten eller ses som störande utan som ett positivt och naturligt inslag i trafikmiljön. Precis som beskrivs i planprogrammet är det viktigt att skapa rätt förutsättningar för byte mellan olika färdstätt. Region Västmanland genom Kollektivtrafikförvaltningen deltar gärna med i framtida diskussioner och arbete kring

detta, hållbara resor och hållplatsernas placering. Hållplatsernas antal, placering och utformning måste analyseras närmare. Som en tumregel bör gångavståndet (fågelvägen) till en hållplats i en tätort inte vara längre än 400 m och lämpligt avstånd mellan hållplatser på en linje är ca 800 meter. Ligger hållplatserna tätt påverkas bussens körtider. Kollektivtrafikens restidskvot är avgörande för huruvida attraktiv kollektivtrafiken kommer vara eller inte.

För att säkra kapacitetsstark kollektivtrafik för framtiden i form av BRT (Bus Rapid Transit) måste gatans bredd ta hänsyn till bussens behov, minst 7 meters vägbredd är önskvärt. Bussen ska även ha förkörsrätt i korsningar inom området och till området, exempelvis i form av signalprioritering.

Inom området beskrivs i planprogrammet en trafikering genom en så kallad Shuttlebuss som kopplar samman alla viktiga bytespunkter. Region Västmanland ser positivt på en sådan lösning då verksamheten bedöms vara relativt utspridd inom området och är gärna med och bidrar till en sådan lösning. Här kan vara värt i sammanhanget att lyfta upp de försök som nu görs med förarlösa system något som områdets utformning lämpligen kan planeras utifrån.

#### ***Framtida "tvärförbindelse" och Finnslätten***

Projektet Framtidens kollektivtrafik drevs gemensamt av Västerås Stad och Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland under åren 2017–2019. I projektet utreddes möjligheten till en tvärförbindelse eller en "tvärlinje" i staden. Dagens kollektivtrafiksystem är utformat så att lokala samt regionala resor måste passera och belasta centrum. Restiden för de resenärer som inte har centrum som målpunkt blir onödigt lång. En tvärlinje medför stor nytta för både inomkommunala och regionala resor. Nya kollektivtrafiknoder utanför centrum kan skapas med syfte att optimera byten för resor mellan exempelvis inomkommunal kollektivtrafik eller regional kollektivtrafik och inomkommunal kollektivtrafik. En tvärlinje utmed Norrleden öppnar upp möjligheten till bättre koppling för Finnslätten regionalt.

För att en tvärlinje ska vara ett attraktivt resealternativ måste linjen ha ett bra utbud (minst var 10:e minut) och en rimlig restidskvot mot bilen för att vara ett alternativ.

#### ***Koppling Resecentrum-Finnslätten samt tågstopp***

I bakgrunden till planuppdraget lyfts att kommunikationer mellan Resecentrum och Finnslätten idag ses som ett stort problem. Vidare beskrivs att etablering av tågstopp i ett direkt läge till Finnslätten är en viktig förutsättning med hög prioritet för verksamheterna inom Finnslätten.

Region Västmanland ifrågasätter inte dessa slutsatser men vill förtydliga att det förstnämnda är ett delat ansvar mellan Västerås Stad och Region Västmanland medan frågan om ett tågstopp är en storregional fråga där hänsyn måste tas till att trafiken är en del av ett större system. Att etablera ett tågstopp på Finnslätten är komplicerat och kan få stora effekter för trafikflödet mellan Stockholm och Västerås men även påverka restider och uppehållsmönster i andra delar av Mälardalen. Denna fråga måste utredas noggrant och då även ställas mot befintliga överenskomna och prioriterade infrastrukturprojekt inom länet och närregionen. Kostnaderna för att etablera ett tågläge och att utöka spårområdet med ytterligare spår är troligen mycket omfattande.

*Förbindelser Resecentrum-Finnslätten*

I enlighet med "Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län" är det respektive kommun som beställer och finansierar inomkommunaltrafik vilket inkluderar trafik mellan Resecentrum och Finnslätten.

För närvarande trafikförsörjs sträckan och planområdet i första hand av stadsbuss genom linje 4. Linje 4 har relativt god turtäthet men har som följd av bland annat framkomlighetsproblem och täta uppehåll på den mellanliggande sträckan en relativt lång restid. Planerad tid är ca 15 minuter men i rusning är den faktiska restiden ofta längre.

Region Västmanland delar uppfattningen om att det finns behov att utveckla trafiken och öka kollektivtrafikens attraktivitet mellan Resecentrum och Finnslätten. I synnerhet när området utvecklas vilket också en attraktiv kollektivtrafik kan bidra till ytterligare. Vi ser därför fram emot en diskussion tillsammans med Västerås Stad och att en utredning gällande såväl kort- som långsiktig lösning kan initieras.

*Tågstopp Finnslätten*

I enlighet med "Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län" ansvarar Region Västmanland för att tillhandahålla stomtrafik omfattande tågtrafik samt busstrafik mellan kommunhuvudorter. Tågtrafiken i Västmanland är uteslutande en samverkan med övriga Regionala kollektivtrafikmyndigheter i storregionen med vilka Regionen samäger bolagen Mälardalstrafik AB respektive Tåg i Bergslagen AB.

Den tågtrafik som idag passerar Finnslätten omfattar trafiken på Mälarbanan mellan Örebro och Stockholm samt den så kallade UVEN-trafiken mellan Sala-Västerås-Eskilstuna-Linköping. Därutöver finns i anslutning till planområdet Tåg i Bergslagens trafik på Bergslagspendeln mellan Ludvika och Fagersta och Västerås C. Inom Mälardalstrafik har den gemensamma biljetten Movingo tagits fram som gäller på tåg samt inom lokaltrafik i respektive län.

Trafiken på Mälarbanan utförs på kommersiell grund vilket innebär att det är trafikoperatören som styr över utbud och trafikens utformning inklusive nuvarande och framtida uppehållsmönster där Mälardalstrafik endast har ett begränsat inflytande. Trafiken på UVEN och Bergslagspendeln är upphandlad av Mälardalstrafik vilket innebär en större rådgighet när det gäller att påverka trafikens utformning. Då förändringar av trafiken har en finansiell påverkan på samtliga ägare av Mälardalstrafik respektive Tåg i Bergslagen behöver förändringar i regel fattas i konsensus mellan ägarlänerna.

Planprogrammet lyfter på sida 25 fram att ett tågläge kan etableras där tåg till och från Stockholm kan stanna vid några utvalda tidpunkter morgon och eftermiddag och att en direktkoppling kan skapas till Västerås station som egen linje eller ett nät av lokala pendlarstopp. Region Västmanland är medvetna om att ett planprogram ska ha ett visionärt perspektiv men vill i detta skede ändå understryka att det är en mycket komplex frågeställning. Att etablera ett tågstopp är en omfattande investering som sannolikt inte skulle tillföras medel utifrån att det enbart finns potential för resandeutbyte under enstaka tider. Det är ytterst ovanligt i Sverige att nya stationer byggs som planeras ha uppehåll endast för enstaka avgångar. Det avviker också mot hur tågtrafiken fungerar idag i Mälardalen där trafiken betraktas

som ett system och där enhetliga uppehållsbilder eftersträvas, bland annat av kapacitetsskäl. För länets utveckling är det därutöver centralt att prioritera restiden mellan Västerås C och Stockholm.

Att införa en direktkoppling från Västerås station som en egen linje kan vara en mer genomförbar lösning inte minst för att regionen och kommunen har större rådförmåga. Det är dock tveksamt om sådan trafik kapacitetsmässigt kan nyttja befintliga spår på sträckan, i synnerhet inte utifrån de krav på turtäthet som sannolikt skulle krävas för att trafiken ska kunna ersätta en busstrafik. En sannolik förutsättning är således att det för att en sådan lösning ska bli aktuell en utbyggnad till fyrspar från Västerås C.

I arbetet med revidering av Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram ingår att ta fram en strategi för bland annat framtida uppehållsbild i Västmanland som underlag för kommande storregional planering. Utifrån denna kommer såväl kapacitetsmässiga förutsättningar som påverkan för befintliga resenärer att belysas. Region Västmanland vill dock redan här tydligt markera, utifrån den problematik som lyfts fram ovan, att utvecklingen av planområdet inte bör förutsätta en etablering av tågstopp i planområdet.

Region Västmanland vill i övrigt för området lyfta fram att det i samband med att fyrsparstomtebodan-Kalhäll färdigställs på Mälardalen planeras att etableras ett system med direkttågstrafik (Region-Express) mellan nodstäderna Örebro-Västerås och Stockholm som kompletterar ordinarie regionaltågstrafik. Något som skulle reducera restiderna mellan Stockholm och Västerås vilket kan vara positivt utifrån ett kompetensförsörjningsperspektiv för planområdet.

***Sammanfattning***

Region Västmanland ser positivt på Västerås stads ambitioner för Finnslätten och ser fram emot att tillsammans med Västerås stad bidra till denna utveckling och områdets kompetensförsörjning. De synpunkter vi framfört berör främst förutsättningar för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ och kunna bidra till att förverkliga dessa ambitioner och Västerås mål om nolltillväxt i biltrafiken.

Region Västmanland utesluter inte potential för ett framtida tågstopp men ser inte att detta kan läggas till som en förutsättning för områdets utveckling då frågan behöver ta hänsyn till ett större systemperspektiv.

Region Västmanland ser fram emot att vara en aktiv part i detta utvecklingsprojekt.

*För Region Västmanland, Regionala Utvecklingsförvaltningen,*

Simon Bölling

Verksamhetschef Samhällsutveckling och Ledningsstab

*För Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen,*

Mohammad Sabet

Verksamhetschef planering och utveckling