Yttrande över
Västmanlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–37

Föreningen TIM-pendlare 2025-10-01

Diarienummer **RUF240033**

Föreningen TIM-pendlare vill härmed lämna ett yttrande över remissversionen av Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2026–2037 (i fortsättningen kallat ”Länsplanen”).

Föreningen organiserar cirka 900 arbets- och studiependlare i Mälardalen, huvudsakligen – men inte enbart – tågresenärer i länsöverskridande trafik. Det är till viss del även inomläns resande och bussresenärer. .

Föreningens perspektiv och uppdrag omfattar i första hand behoven hos regelbundna pendlare till och från arbete och studier – dagligen eller mera sällan, i vissa fall även långväga veckopendlare. Långt ifrån alla reser på periodkort och liknande, utan även på enkelbiljetter eller mängdbiljetter av olika slag. Våra behov sammanfaller i regel väl med andra resenärers behov. Vi tror att en generellt bra kollektivtrafik som gynnar alla resenärs-grupper är bra även för våra medlemmar och omvänt.

Förutom Länsplanens begränsade del av infrastrukturen finns en betydligt större nationell transportinfrastruktur. Vi tar här tillfället i akt att lämna synpunkter även på denna, liksom allmänna synpunkter på infrastrukturen och kollektivtrafiken, särskilt tågtrafikens roll i Mälardalen och Västmanland. Det senare kan vara relevant för det Trafikförsörjnings-program som är under utarbetande, liksom remissvar på den Nationella planen

Innehåll

1. Högkvalitativ tågtrafik ger många positiva effekter sidan 2
   - Ökad marknadsandel men stora brister i systemet 2
2. Föreningens kommentarer och yttrande över Länsplanen 4
   - Utgångsläge 4
   - Förslag i Länsplanen 5
   - Föreningens yttrande 5
3. Föreningens synpunkter rörande Nationell plan och Regionalt trafikförsörjningsprogram 6
   - Utvecklad tågtrafik på Mälarbanan – flera uppehåll och kortare restider 6
   - Fyrspåret genom Sundbyberg 7
   - Kortare restid med Bergslagspendeln 7
   - Nytt resecentrum Västerås 8
   - Tågstopp vid Finnslätten i Västerås 8
   - Tåg Västmanland–Uppsala–Arlanda 9
   - Stockholm–Oslo 2:55 10
   - Övriga investeringar 11
   - Om att förutse resandet i framtiden 12

1. Högkvalitativ tågtrafik ger många positiva effekter

Mälarregionen består av sex län med Stockholm som gemensam storstad. Utanför Stor-Stockholm, inom en radie av 20 mil, finns ett tiotal andra betydande orter och många mindre, som totalt har nästan lika många invånare som Storstockholm. De omkringliggande orterna avlastar Storstockholms ansträngda bostads- och arbetsmarknad, liksom trängseln och tidsförlusterna i storstadens mobilitet. Västmanland, med huvudorten Västerås, är en viktig del i detta. Boendemiljön är ofta bättre och mera överkomlig prismässigt.

Fungerande transporter är en viktig förutsättning för att arbete, studier och bosättning ska fungera väl i en utspridd Mälarregion. Tågtrafiken är en mycket viktig del av detta. Tåg och järnväg har flera unika egenskaper. Modern järnväg är det *snabbaste* persontransport-medlet över land, det finns *utrymme* för att arbeta och vila på tåget och *trafiksäkerheten* är mycket hög. Tågen har en hög *energieffektivitet* och är redan *elektrifierade*. Utsläppen av *skadliga gaser och partiklar* är små. Som helhet är *bulleremissionerna* relativt begränsade jämfört med vägtrafiken.

Den individuella bilismen är fördelaktig på många sätt, men är problematisk i stadsmiljöer, särskilt i äldre sådana, där det är svårt att bereda plats för en väsentligt ökad biltrafik, både vad gäller större trafikleder, gator eller p-platser. Buller- och partikelemissionerna är också viktiga i dessa sammanhang. Sådana frågor är i många fall avgörande för vilket transport-system som är värt att satsa på.

Kollektivtrafik, särskilt spårtrafik, löser mycket av dessa problem. Detta är en insikt inte bara i Sverige. EU satsar mycket uttalat på detta. Men kollektivtrafiken måste fungera bra ur en mängd olika aspekter, för att bli ett reellt alternativ. Restid (inklusive terminaltransport), turtäthet och tillförlitlighet är de viktigaste faktorerna för framgång.

Järnvägens infrastruktur (bana, elsystem, signalsystem, stationsanläggningar, mm) har en grundläggande betydelse för hur tågtrafiken fungerar och kan få folk att välja tåg för sina resor. Samma sak gäller för näringslivets godstransporter.

Investeringar i transportinfrastruktur har en starkt styrande effekt på samhällets långsiktiga utveckling. Så var fallet vid järnvägens utbyggnad under senare hälften av 1800-talet, och så också vid den kraftiga vägutbyggnaden hundra år senare. Båda har haft en starkt positiv inverkan på de ekonomiska framstegen och på medborgarnas liv.

Tågresandet har sedan 1990-talet åter ökat starkt i Sverige, särskilt regionalt. På 30 år mellan 1994 och 2024 ökade det regionala och lokala tågresandet (räknat i person-km) i Sverige med 218 %, d v s resandet blev 3,18 gånger större under denna period (Källa: Trafikanalys). Det är i snitt en ökning om c:a 4 % per år under en längre tid.

Ökad marknadsandel men stora brister i systemet

Järnvägen har de senaste decennierna tagit en större marknadsandel inom person-transporterna. Detta trots att tillförlitligheten lämnat mycket övrigt att önska. Tillförlitligheten har inte blivit bättre med åren; under 2022 till och med första halvåret 2025 har problemen tvärtom förvärrats. Avstängningar för banarbeten och återställning efter olika incidenter är också besvärande. Hade tågen varit mera i tid och hade avstängningarna varit mindre så hade säkerligen tågresandet ökat ännu mera. Fungerar tågtrafiken dåligt, med ideliga förseningar och trafikavbrott, så blir pendling till arbete och studier en alltför betungande del av vardagslivet. Många ger upp efter en tid. Även privat- och affärsresande påverkas negativt av otillförlitlig tågtrafik. Näringslivets transporter drabbas också. För den militära mobiliteten är långa avstängningar inte acceptabla.

Tillförlitligheten beror både på hur trafiken och hur infrastrukturen sköts och organiseras. Här behandlas infrastrukturen.

Järnvägens nuvarande infrastruktur har många brister:

- Den har *otillräcklig kapacitet* i de stråk och på de tider där efterfrågan är stor. Detta är ett resultat av att nästan ingen infrastruktur byggdes på svensk järnväg under mer än ett halvsekel samtidigt som transportbehoven ökade. För närvarande kan ett ökat antal tåg på många ställen och tider inte ges plats.
- Den har på många håll *otillräckliga prestanda* vad gäller hastighet och restider. Många järnvägar byggdes på 1800-talet och mycket av dess grundläggande egenskaper (kurvor, plankorsningar mm) finns kvar, även om behoven i dagens samhälle har förändrats drastiskt.
- Den är *inte alltid förlagd till ställen och stråk där folk idag bor och industrin har sina transportbehov*. Exempel på detta är stråket Stockholm–Oslo och Stockholm–Göteborg öster och söder om Vättern. Eller vid Norrlandskusten.
- Den har *otillräcklig tillförlitlighet*. Det blir alltför ofta haverier på spår, spårväxlar, elledningar och signalsystem. Man talar om ”en sliten anläggning” och en ”under-hållsskuld”. Detta bidrar, men vi vill påpeka att alltför många fel även uppträder i nyare delar av anläggningen. Tiderna för nödvändiga reparationer med åtföljande trafikavbrott är alltför långa. Det gäller även för ombyggnader och reinvesteringar. Avbrottens längd för samma åtgärder har ökat starkt under de senaste decennierna, framför allt sedan Trafikverket bildades 2010.

Det krävs ett systematiskt arbete för att åtgärda bristerna, både på politisk och operativ nivå. Det gäller investeringar och det gäller organisatoriska reformer. Utbyggnad och uppdateringar av infrastrukturen behandlas i både Länsplaner och i den Nationella planen. Vi kommenterar detta nedan med särskild fokus på de persontransporter som berör Västmanland.

2. Föreningens kommentarer och yttrande över Länsplanen

Vi kommenterar här Länsplanen för regional transportinfrastruktur i de delar vi finner angelägna, framför allt med hänsyn till den längre och den länsöverskridande storregionala persontrafiken. Häri ingår Bergslags-pendeln som även sträcker sig utanför länet. Vi behandlar framför allt tågtrafikens infrastruktur. Kommentarer till den kommande nationella planen finns i huvudsak i nästa avsnitt 3.

Utgångsläge

Som sagts ovan, så har tågresandet ökat mycket starkt sedan 1990-talet, särskilt det lokala och regionala resandet. Mälardalen följer detta mönster. Detta är resultatet av medvetna satsningar både från statens sida och från regioner och kommuner. I Västmanland och dess omgivning har Mälarbanan och dess trafik byggts ut, liksom Bergslagspendeln, den så kallade UVEN (Uppsala–Sala–Västerås– Eskilstuna–Norrköping) och Svealandsbanan (Arboga–Eskilstuna–Stockholm). Detta har förbättrat möjligheterna att regelbundet pendla till arbete och studier, men även för fritids- och affärsresande.

Antalet tågförbindelser har ökat kraftigt. Exempelvis:

- Västerås–Stockholm går nu på vardagar 28 tåg i varje riktning; 1994 gick 11 tåg.
- Västerås– Eskilstuna går nu på vardagar 29 tåg i varje riktning; 1994 gick 14 tåg.
- Västerås–Fagersta går nu på vardagar 18 tåg i varje riktning; 1994 gick 12 tåg.

Jämfört med 1980-talet är förbättringen ännu tydligare. Så är det över större delen av Mälardalens tågsystem. Detta är en förutsättning för att tågtrafiken ska kunna möta allmänhetens behov. På sina håll behövs ytterligare ökning av turtätheten. Vi återkommer till detta i avsnitt 3.

Infrastrukturen hänger på de flesta håll inte med. De flesta sträckorna i Västmanland och dess omgivningar har fortfarande bara enkelspår och antalet mötesplatser har ökat måttligt gentemot tidigare. Antalet ”farliga” plankorsningar med hastighetsbegränsningar är fortfarande stort. Hastigheten blir lägre och restiderna längre. Det leder till trängsel på spåren; de olika tågen blir mera beroende av varandra. En försening för ett tåg leder ofta till försening för flera andra tåg, samtidigt som möjligheterna att ”köra ikapp” förseningar är mycket begränsade. Marginalerna och flexibiliteten minskar. Det blir också svårare att få fram godstrafiken. Det blir också svårare att hantera omledning av tåg när något oväntat inträffat eller vid större banarbeten. Det blir kortare tider mellan tågen för att utföra önskvärda besiktnings- och underhållsåtgärder. Allt detta leder naturligen till flera trafikavbrott och större förseningar. Att ha dubbelspår är i detta sammanhang mycket värdefullt. Då går tågen bara hälften så ofta på varje spår (vid en given trafikmängd), och det andra spåret kan tillfälligtvis ta över mycket eller allt av båda spårens trafik om ett av spåren behöver stängas. Sverige har av tradition en låg andel dubbelspår jämfört med övriga Västeuropa. Redundansen i systemet blir dålig.

Förutom att ta igen vad som försummats tidigare måste hänsyn tas även till förväntad framtida trafikökning. Trafikverkets prognoser pekar på en fortsatt ökning av tågtrafiken med 40–50 % fram till 2045. De prognosmetoder som Trafikverket använt har dock tidigare visat en kraftig underskattning av tågtrafikens tillväxt när resemöjligheterna förbättrats. Tågtrafikens tillväxt har sedan 1990-talet blivit dubbelt så stor som Trafikverket och tidigare Banverket prognosticerat. Enligt experter vi talat med har inget grundläggande förbättrats i prognosmetoderna. Det finns därför anledning att tro att tågresandet under de närmaste två decennierna kommer att öka mera än de 40–50 % som Trafikverket angett, ovisst hur

mycket. Dock, om tågtrafiken genom bristande investeringar och underhåll hålls tillbaka, så kan ökningstakten minska i förhållande till vad vi hittills sett.

Det är högst angeläget att infrastrukturen ger förutsättningar för större robusthet i tågtrafiken. Svaga länkar i systemet bör åtgärdas. För Västmanlands del har de identifierats sedan länge, men har ännu inte beviljats nödvändiga anslag. Dessutom bör höjning av kapaciteten ske inför en framtida höjd efterfrågan på tågresor. Hastighetshöjningar bör eftersträvas eftersom det ökar tågtrafikens attraktivitet, ger samhällsekonomiska vinster och ger förut-sättningar för kortare tågomlopp, vilket sänker de operativa kostnaderna. Detta gäller Västmanland och det gäller nationellt.

Förslag i Länsplanen

Resurserna är begränsade; regeringen har avsatt totalt 1566 miljoner kronor för en period på 12 år. Det ska räcka till både trafiksäkerhetsåtgärder i vägtrafiken, kollektivtrafik (bl a tågtrafik), cykelstråk samt medfinansiering av kommunalt vägnät och nya resecentra.

Vägtrafiken (exkl cykling) får 50 % av totalbeloppet, kollektivtrafiken (inkl resecentrum) får 25 % och cykel får 20 %. Ungefär halva totalbeloppet avsätts till olika ospecificerade ”trimningsåtgärder”. Även om 1566 miljoner är en ökning gentemot tidigare så räcker detta bara till en mindre del av de åtgärder som är önskvärda. Länsplanen bör ses som ett komplement till den Nationella planen och till regionens och kommunernas satsningar med egna medel.

Det som specifikt nämnts och prioriterats för den lång- och medelväga spårburna kollektivtrafiken i Länsplanen är följande:

a) **Effektivare trafikering på Bergslagspendeln.**
   Det gäller framför allt hastighetshöjning i avsikt att minska res- och omloppstider. Restiden Fagersta–Västerås bör komma ner till c:a 50 minuter. Det gäller också nya eller förlängda mötesspår, förbättring av trädsäkring och plankorsningar, med mera. Åtgärderna är också en förutsättning för att kunna köra halvtimmestrafik på banan. Länsplanen sätter av 135 miljoner kronor som samfinansiering till den Nationella planen.
b) **Olika trimningsåtgärder för kollektivtrafiken**
   Det finns ett otal mindre åtgärder som verksamt bidrar till systemets funktion. Länsplanen specificerar inte vilka konkreta åtgärder som kommer att prioriteras. 179 miljoner kronor avsätts för detta under 12-årsperioden.
c) **Medfinansiering av resecentrum i Västerås och Hallstahammar**
   Avser medfinansiering av ny bussterminal i Västerås samt nytt resecentrum Hallstahammar.

Föreningens yttrande

- Föreningen ställer sig positiv till de föreslagna åtgärderna enligt föregående avsnitt.
- Föreningen anser att kollektivtrafiken borde få en större andel av de totalt tillgängliga medlen.

3. Föreningens synpunkter rörande Nationell plan och Regionalt trafikförsörjningsprogram

Vi anför här våra synpunkter och förslag som kan komma till nytta i remisskrivelsen till den kommande nationella planen för transport-infrastruktur, liksom för Västmanlands trafikförsörjningsprogram som är under utarbetande under hösten 2025.

Utvecklad tågtrafik på Mälarbanan – flera uppehåll och kortare restider

Långsiktigt finns ett mål att förkorta både restider och turtäthet, särskilt på de stora linjerna mellan de större tätorterna. Konceptet ”Region Express”, där tågen de sista 10−15 milen in mot Stockholm bara gör uppehåll vid de allra största tätorterna, har införts i begränsad omfattning på Svealandsbanan. Liknande koncept har införts i SJ:s kommersiella trafik Östergötland–Stockholm–Uppsala−Gävle.

På Mälarbanan är det långsiktiga målet att restiden Västerås–Stockholm ska bli högst 40 minuter. Detta är ett högt ställt mål. Med nuvarande låga målsättning för tågens tidsprecision i Sverige behövs tidsmarginaler. Möjligen är 42 minuter då mera realistiskt med tåg som kör non-stop in till Stockholm; med uppehåll även i Enköping 45 minuter. Det förutsätter ett koncept motsvarande ”Region Express”. Föreningen är starkt positiv till detta, men kräver samtidigt att det också finns tåg med god turtäthet som gör uppehåll på de mindre stationerna. Detta bör kunna ske om man kör kvartstrafik, d.v.s. fyra tåg per timme, åtminstone i högtrafiktid. Det möjliggör halvtimmestrafik både med uppehållstågen och ”expresstågen”.

Det beskrivna konceptet är än mera motiverat om antalet mellanstationer utökas, t.ex. en ny station vid Västerås Finnslätten (se följande avsnitt) och en i Barkarby nordväst om Stockholm. Flera stopp kan vara väl motiverade, men om flera stopp införs i regionaltågen så ökar restiden för alla som reser idag. Två extra stopp ger c:a 7 minuters förlängd restid. Detta är inte acceptabelt. Införs däremot ”Region Express” så minskar restiden i de stora relationerna med mycket resande för alla som inte har behov att stiga av eller på vid mellanstationerna. Det ger fördelar för dem som reser längre sträckor in mot Stockholm C. Exempelvis, en resa Köping–Stockholm skulle kunna ske på 60 minuter; med uppgradering av järnvägen mellan Kolbäck och Köping troligen 58 minuter.

Det har sagts att fyra regionala tåg per timme inte är genomförbart samtidigt som SL vill köra åtta pendeltåg mellan Kalhäll och Stockholm. I dagens situation kan det vara svårt utan att bli liggande efter pendeltågen. Vi anser dock att det bör kunna genomföras när de fyra spåren är på plats från Kalhäll och Spånga fram till Duvbo, c:a 2,5 km nordväst om Sundbyberg. Då återstår bara 4 km med två spår från Duvbo genom Sundbyberg till Huvudsta. Det är en så kort sträcka att 12 tåg i timmen bör kunna köras, även om två av tågen inte gör uppehåll i Sundbyberg. Det är oklart när Trafikverket får klart med fyra spår mellan Spånga och Duvbo, men det borde kunna ske senast 2030.

Föreningen anser att

- ”Region Express” bör införas mellan Västerås och Stockholm C när fyrspåret mellan Spånga och Duvbo är klart för trafik.
- Processen med planer, godkännande och byggande bör påskyndas så att fyrspåret Spånga–Duvbo blir klart senast 2030. Se även nästa avsnitt.

Fyrspåret genom Sundbyberg

För att kunna köra pendeltågstrafik (med täta uppehåll) och regionaltåg (med fåtal uppehåll) på Mälarbanan in till Stockholm, samt få en ökad robusthet, krävs utbyggnad från två till fyra parallella spår mellan Kallhäll och Tomteboda. Detta har varit känt sedan 1980-talet.

I regionernas avtal med staten 1992 åtog sig staten att bygga ut delar av Mälarbanan så att en tät och robust tågtrafik kunde skapas och upprätthållas. När så inte skedde, så stämde regionerna staten 2003. I ett nytt avtal 2008 förnyades statens ansvar för utbygganden Kalhäll–Tomteboda. I den överenskommelsen bidrog regioner och kommuner med 2000 miljoner kronor i dåtidens penningvärde. Planeringen skulle ske så att byggandet kunde starta senast 2019, med sikte på att få de fyra spåren klara till 2025. Så har inte skett. Överenskommelser med Sundbyberg och Solna, samt tillhörande planering och godkännandeprocesser, har stött på problem. För fyra år sedan (när vi då besvarade remisserna) var siktet att få bygget klart till 2030. Nu är beskedet från Trafikverket färdigställande till 2042. Det är nästan 60 år efter det att behovet identifierades och 50 år sedan det första avtalet undertecknades!

Varken Trafikverket eller de berörda kommunerna synes ha incitament att skynda på. Tills denna sista sträcka är klar kan inte Mälarbanan utnyttjas så som det en gång var tänkt. Hittills gjorda investeringar underutnyttjas, trängselproblemen förlängs och samhälls-utbyggnaden fördröjs. Detta anser vi – för att tala klarspråk – vara en samhällelig skandal!

Det återstår två sträckor: Spånga–Duvbo och Duvbo–Sundbyberg–Huvudsta. Den första sträckan är också försenad, men inte lika mycket som delen genom Sundbyberg. Den sista sträckan Duvbo–Huvudsta är c:a 4 km. Det är den som nu sägs kunna vara klar 2042.

Det är ett kraftigt underkännande av de processer som tillkommit genom demokratiska beslut att detta har fått fortgå och fortfarande tillåts pågå. Troligen måste regeringen lösa upp situationen och se till att bygget kommer igång och blir klart inom rimlig tid. Regeringen har, vad vi förstår, befogenhet att gå in med beslut i infrastrukturfrågor som har riksintresse.

Föreningen anser att

- Planering, godkännandeprocesser, upphandling och byggande måste påskyndas betydligt, med sikte på färdigställande genom Sundbyberg senast 2034. Delen Spånga–Duvbo bör vara färdigställd allra senast 2030.
- Tågkapaciteten genom Sundbyberg (12 tåg per timme och riktning) måste upprätthållas under ombyggnadstiden.
- Regioner och kommuner bör påverka regeringen att gå in med beslut som påskyndar processerna enligt ovan.

Kortare restider med Bergslagspendeln

Bergslagspendeln skapades på 1990-talet för att få snabba, frekventa och pålitliga tågförbindelser mellan å ena sidan Fagersta och andra orter uppströms Västerås och å andra sidan Västerås och orter bortom, inklusive Stockholm. Detta har bara delvis lyckats. Såsom visats i avsnitt 2 ovan så har antalet dagliga tågförbindelser ökat. Restiden har dock inte minskat. Det tar exempelvis fortfarande c:a 60 minuter Fagersta–Västerås. Såsom tidigare sagts, så föreslås i Länsplanen förbättringar i infrastrukturen så att restiden Fagersta–Västerås kan komma ner mot 50 minuter och att antalet tåg kan ökas. Kortare restid kan ge också effektivare fordonsomlopp och därmed lägre kostnader.

En resa från Fagersta till Stockholm tar idag upp till 2 timmar 35 minuter, med ett medeltal på 2 timmar 20 minuter. Detta är sämre än för 20 eller 40 år sedan! Tågtiderna har lagts så att tågbytet i Västerås i de flesta fall ger lång spilltid, ibland upp till 37 minuter. Västmanland

har uppenbarligen inte kunna hävda sina intressen gentemot andra aktörer. Med hastighetshöjning enligt Länsplanen, ”Region Express” Västerås–Stockholm samt anpassning av tidtabellerna, skulle restiden Fagersta–Stockholm i framtiden kunna bli 1 timme 40 minuter.

Föreningen anser

- Restiden bör reduceras på Bergslagspendeln så som föreslås i Länsplanen.
- Tidtabellerna för anpassas så att tågbyten i Västerås mot Stockholm påskyndas, alternativt att direkttåg införs, i så fall utan behov av tågbyte i Västerås.

Nytt resecentrum Västerås

Från föreningens sida har vi fört en upprepad dialog med Västerås stad om detta. Föreningen är positiv till att Västerås får ett nytt och ändamålsenligt resecentrum och att bussterminalen ska ha nära access till tågens plattformar. I stort framstår denna satsning, till skillnad mot nuvarande station som visade sig vara underdimensionerad redan efter några år, som att den kommer att räcka till för framtidens trafik under åtminstone 20–30 år. Däremot har föreningen till Västerås stad framfört mer kritiska synpunkter avseende själva utformningen av bygget och uttryckt tveksamheter över hur resenärerna kommer att drabbas av byggarbetet under den långa byggtiden. Vi bedömer att bygget kan komma att pågå i 10–15 år och innefatta ett flertal provisorier. Vi bävar för mångåriga störningar i resandet med kringaktiviteter (väntutrymmen, access till plattformar, m.m.). Vi har därför förordat ett enklare arrangemang med *utbyggnad av nuvarande station*.

Ett av problemen med stadens plan är at det kräver medfinansiering av staten vad avser ändring av spår, plattformar, access till plattformarna, med mera. Detta är beräknat att kosta minst 600 miljoner kronor. I Trafikverkets förslag till Nationell plan 2025-09-30 finns ingen sådan finansiering nämnd. Man riskerar nu att sitta med en detaljplan som inte kan genomföras under överskådlig tid, medan kapacitetsproblem och annat inte åtgärdas.

Vi har också framfört att det måste finnas *parkeringsplatser* för bil som pendlare har råd med. Även om det av flera skäl är önskvärt att så många som möjligt avstår från att använda bil, så måste vi ha respekt för att bil ofta är det enda rimligt tidseffektiva sättet att ta sig till och från resecentrum för dem som bor utanför Västerås tätort på en till två mils avstånd. Det är c:a 20 % av invånarna i Västerås kommun som är bosatta på detta sätt.

Föreningen anser sammanfattningsvis

- Bygg ut nuvarande station för att öka kapacitet och bekvämlighet. Jämfört med stadens förslag blir det billigare, enklare och ger färre störningar under byggtiden.
- Gör en plan för utbyggnad i etapper när behoven visar sig.
- Ordna ekonomiskt överkomliga parkeringsmöjligheter så att resenärer boende utanför tätorten kan ta sig med bil till och från resecentrum.

Tågstopp vid Finnslätten i Västerås

Finnslätten är ett industriområde c:a 5 km nor om Västerås C med mycket högteknologisk industri och verksamhet, bl a Alstom, ABB Robotics och fortsättningen på Northvolt Labs. Stora utbyggnader planeras. Man är beroende av högt kvalificerad arbetskraft som i stor utsträckning måste komma utifrån till Västerås. Västerås stad har talat om upp till 30 000 arbetsplatser på Finnslätten inom de närmaste 20 åren. Hur det än blir med detta, så är det uppenbart att det finns behov av goda fysiska kommunikationer för att locka till sig kvalificerad arbetskraft.

Ett nytt tågstopp har varit föremål för Trafikverkets utredningar och diskussioner mellan Trafikverket och olika intressenter: kommunerna, regionen, näringslivet, pendlarföreningen

med flera. Trafikverket har ansett att ett tågstopp inte behövs. Man skriver att tågen såsom tidigare kan stanna vid Västerås C och att transport kan anordnas mellan centralstationen och Finnslätten. Man anser att detta är likvärdigt med ett tågstopp vid Finnslätten, vilket det inte alls är. Alla intressenter utom Trafikverket verkar förstå detta och arbetar för ett tågstopp. Det ska gälla vissa tåg på Mälarbanan mot Stockholm, och även tåg mot Sala och Uppsala. En ytterligare önskvärd utvidgning är att tåg från Bergslagspendeln fortsätter förbi Västerås C till Finnslätten. Det senare skulle vidga upptagningsområdet från de övre delarna av Västmanland till den högteknologiska verksamheten på Finnslätten. Detta förutsätter att Bergslagspendelns tåg kan fortsätta till och vända vid Finnslätten.

Komplexiteten och kostnaderna beror på om utrymme för tågvändning behövs eller ej. Om bara ett snabbt uppehåll ska göras för genomgående tåg till Stockholm och Sala/Uppsala, så krävs i princip bara en plattform mellan två särade spår, alternativt två sidoplattformar, samt en gångtunnel eller gångbro. Detta är relativt enkla åtgärder. Ska däremot utrymme och spår för tågvändning finnas, så blir utbyggnaden mera komplex. Regionen och kommunerna föredrar det senare alternativet p g a den bättre tillgängligheten för Bergslagspendelns resande.

Till detta kan läggas att parkeringsytor kan och bör anordnas vid den nya hållplatsen för att möjliggöra en enkel och billig parkeringsmöjlighet för dem som tvingas ta bilen till tåget, framför allt boende utanför Västerås tätort.

Ett ytterligare tågstopp förlänger restiden för alla som inte behöver stiga på eller av tåget vid Finnslätten. För att lösa detta problem bör direkta tåg utan uppehåll (Region Express enligt föregående avsnitt) anordnas till/från Stockholm. Hastighetshöjningar bör ske mellan Sala och Tillberga, för att kompensera för den förlängda restiden om tågen till/från Sala och Uppsala ska göra ett extra uppehåll vid Finnslätten.

Föreningen anser att

- Tågstopp bör anordnas vid Finnslätten, företrädesvis så att tågvändning möjliggörs.
- I samband med att tågstoppet tillkommer bör Region Express (direkttåg till/från Stockholm) anordnas under stora delar av trafikdygnet. Hastighetshöjning bör ske mellan Sala och Tillberga.
- Pendlarparkering bör anordnas nära tåghållplatsen.

Tåg Västmanland–Uppsala–Arlanda

Föreningen noterar att det inte har funnits något uttalat mål för restid mot Uppsala. Den så kallade Aros-banan (Västerås–)Enköping–Uppsala skulle kunna binda ihop dessa orter på ett mer effektivt sätt än med enbart tågtrafik via Sala eller busstrafik via Enköping. Restiden Västerås–Uppsala kan förkortas till mindre än hälften mot idag. Komforten och möjligheterna att arbeta under färd skulle förbättras. Tågen till Uppsala bör fortsätta till Arlanda, efter det att kapaciteten på järnvägen söderut från Uppsala förstärkts med fyrspår och vissa trimningsåtgärder. Restiden Västerås-Arlanda skulle förkortas c:a 35 minuter jämfört med idag. Detta skulle förbättra tillgängligheten till Uppsala och Arlanda inte bara för Västerås, utan även för orter uppströms Västerås.

Exempel på restider:

Västerås– Enköping–Uppsala	34 min
Västerås–Enköping–Uppsala–Arlanda	49 min
Fagersta–Västerås−Uppsala−Arlanda	1 tim 41 min (med förbättring enligt länsplan)
Arboga−Västerås–Uppsala–Arlanda	1 tim 17 min (med dubbelspår hela sträckan Kolbäck–Arboga, annars 4 minuter längre tid)

Notera att nuvarande tåg mellan Arboga och Arlanda via Svealandsbanan tar 1 tim 55 min. alltså 38 minuter längre tid. Mellan Fagersta/Ludvika och Arlanda finns överhuvudtaget inga konkurrenskraftiga och pålitliga tågförbindelser.

Det är egentligen märkligt att det alltsedan 1970-talet inte funnits några direkta tågförbindelser mellan rikets fjärde och sjätte stad. Återuppbyggd järnväg mellan Enköping och Uppsala, med modern standard för 200 km/h, skulle ge goda förutsättningar för den fortsatta integrationen av Mälardalens arbets-, studie- och bostadsmarknad. Inte bara mellan Västerås och Uppsala/Arlanda/Utrikes, utan för större delen av Västmanland.

Om planerna för denna regionförstoring ska bli verklighet behöver den s k Arosbanan finnas med i regionens långsiktiga planering. Det finns numera inkluderat i Uppsala läns långsiktiga planering för 2040–2050. Västmanland skulle rimligen ha betydligt större nytta av detta än vad Uppsala har.

Föreningen anser att

- En återuppbyggd modern järnväg Enköping–Uppsala tas upp i kommande trafikförsörjningsprogram och att man samarbetar med andra län för att få detta till stånd.

Stockholm–Oslo 2:55

Regioner, kommuner och näringsliv samarbetar för att få till stånd en modern infrastruktur som medger tågförbindelser Stockholm–Oslo med restider strax under 3 timmar med stopp i de tre största orterna, inklusive Västerås. Den sträcker sig från Stockholm via Västerås, Örebro, Karlskoga, Karlstad och Arvika till Oslo.

I kommunikationen kring projektet har man framför allt betonat möjligheten till snabba tåg mellan ändpunkterna Stockholm och Oslo, där flyg idag är det dominerande transport-medlet. Minst lika viktigt är möjligheten till goda resmöjligheter de olika mellanstationerna inbördes eller mellan dessa och någon av ändpunkterna. Dessa resor skulle utgöra en majoritet av totala antalet resor. De senare skulle ha stor positiv inverkan på de berörda regionernas integration och utveckling. Det möjliggör effektiv pendling över längre distanser, liksom till omfattande affärs- och privatresande.

Exempel på restider

Västerås–Örebro	34 min
Västerås-Karlstad	68 min
Västerås–Oslo	2 tim 12 min
Köping–Karlstad	66 min
Arboga–Oslo	2 tim 6 min

Projektet kräver betydande nybyggnader, framför allt på sträckorna Örebro–Karlskoga-Kristinehamn samt mellan Arvika och en anslutningspunkt norr eller söder om Oslo. De nya sträckningarna bör byggas för minst 250 km/h. Det kräver också en betydande uppgradering av befintliga sträckningar, framför allt Kolbäck–Örebro och Kristinehamn–Arvika som bör uppgraderas till dubbelspår. Även Bålsta–Västerås– Kolbäck bör uppgraderas för höjd hastighet.

Man har bedömt att projektet skulle kunna finansieras genom en kombination av statliga och andra medel – så kallad OPS (Offentlig-Privat samverkan). Det finns en stor marknad mellan ändpunkterna som idag huvudsakligen tillfredsställs med flyg. Här finns betydande intäkter att hämta. Dessutom är snabbtåg generellt mycket produktiva och ger stora kostnadsfördelar för tågoperatörerna. Det medger höjda banavgifter för att delfinansiera investeringen, utan att biljettpriserna behöver bli högre än idag.

OPS medger att projektbolag bildas för att planera projektet och lägga ut nödvändiga byggentreprenader. Det ger erfarenhetsmässigt ett snabbt och effektivt genomförande med god kostnadskontroll. Goda exempel på detta är Öresundsförbindelsen och delutbyggnader av Mälarbanan under 1990-talet (MIAB:s del). En av fördelarna är att projektet från början är finansierat i sin helhet och inte är beroende av ryckiga anslag från år till år. Vi anser att även uppgraderingen av befintliga bandelar (Kolbäck–Örebro och Kristinehamn–Arvika) bör ske genom det särskilda projektbolaget, för att undvika att dessa delar fördröjs. Utbyggnaden av Mälarbanan Kalhäll–Tomteboda, där staten åtog sig bygget, är ett skräckexempel på det senare.

Det är alltså önskvärt att den nya järnvägen engagerar regioner och näringsliv i syfte att få till stånd ett snabbt och effektivt genomförande med kostnadskontroll. Med detta sagt är det också av vikt att inte privata finansiärer tillåts ställa höga krav på finansiell avkastning med de vinstkrav som då kommer att ställas. Det riskerar att göra resandet onödigt dyrt med höga biljettpriser, vilket skulle leda till mycket mindre resande än vad som skulle bli fallet med statlig finansiering eller finansiering med statliga kreditgarantier. Det förra skulle förhindra att den nya förbindelsen skulle få den regionalt positiva effekt som man vill ha.

Föreningen anser att

- Stockholm–Oslo via Västerås bör finansieras och byggas så snart som möjligt, med sikte på färdigställande senast 2040.
- Både nybyggnader och uppgraderingar av befintliga sträckningar bör ske genom ett särskilt projektbolag inom ramen för Offentlig-Privat samverkan.

Övriga investeringar

Dubbelspår och planskildhet

För att få en robust tågtrafik med mindre beroenden mellan olika tåg, tidsvinster och större flexibilitet i tågplan och tidtabeller, så är dubbelspår A och O där trafiken är eller planeras bli tät. Det har tidigare vid flera tillfällen påpekats att kvarstående enkelspår Kolbäck–Örebro och Eskilstuna–Rekarne bör byggas om till dubbelspår. Likaså bör anslutningen vid Hovsta (norr om Örebro) mellan Mälarbanan och Stråket genom Bergslagen byggas om till planskildhet. Flera av dessa åtgärder ligger utanför Västmanlands län, men påverkar påtagligt tågtrafiken i Västmanland. Åtgärdande av bristerna är en förutsättning för ökad och pålitlig tågtrafik. Ingen av dessa åtgärder synes vara inkluderade i Trafikverkets förslag 2025-09-30 till Nationell plan för infrastrukturen.

Pendeltåg till Enköping

Uppland har föreslagit att pendeltåg på lång sikt bör införas från Stockholm via Bålsta fram till Enköping, med ytterligare stopp i Grillby och Bålsta V. Detta är en osedvanligt lång sträcka för pendeltåg (c:a 70 km) som nödvändigtvis p g a täta stopp får en låg medelhastighet. Detta hindrar snabbare tåg att komma fram på samma spår, i vårt fall regionala tåg mellan Västmanland/Örebro och Stockholm. Det kräver antingen förbigångar av långsammare tåg, som ger tillkommande uppehåll på 5–7 minuter vardera, eller fyrspår.

Om pendeltåg från Stockholm fram till Enköping ska införas, så måste fyrspår rimligen byggas större delen av vägen mellan Kalhäll, där nuvarande fyrspår slutar, bort mot Enköping.

Föreningen anser att

- Dubbelspår bör byggas på återstående delar av Mälarbanan liksom mellan Folkesta och Rekarne i Södermanland. Planskild anslutning bör byggas i Hovsta.
- Pendeltåg mellan Stockholm och Enköping bör inte införas med mindre än att fyrspår byggs fram till Enköping österifrån.

Hastighetshöjning Sala–Tillberga

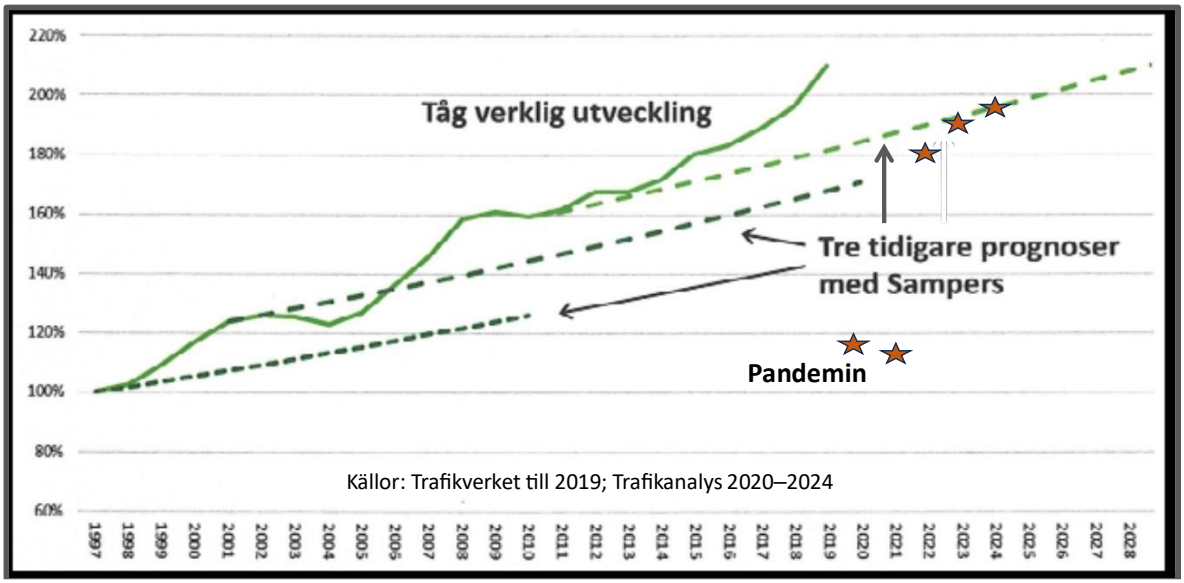
Tidsmarginalen för anslutning mellan tåg på UVEN-linjen (Västerås–Sala) och Dalabanan (Uppsala–Sala–Avesta) är knapp, vilket ställer till problem även vid måttliga förseningar. Tidsmarginalen blir obefintlig om ytterligare stopp läggs in vid en ny hållplats i Finnslätten. Det är därför viktigt att tågens tillåtna hastighet höjs mellan Västerås Norra och Sala (c:a 32 km). Stora delar av banan är upplåten för 140 km/h. Detta bör höjas till 200 km/h där så är möjligt att göra utan alltför stora ombyggnader.

Om att förutse resandet i framtiden

Föreningen har tidigare påpekat att det regionala och storregionala tågresandet utvecklats mycket starkare än vad som förutsågs när resecentra och annan infrastruktur planerades för två-tre decennier sedan. Resandet har underlättats genom frekventa och snabba tågförbindelser med moderna tåg. De *regionala och lokala* tågresorna i Sverige har under tiden 1994–2024 (alltså under 30 års tid) ökat med 218 %, d.v.s. de var 3,2 gånger större 2024 än vad de var 30 år tidigare, trots en viss minskning under och efter pandemin [källa: Trafikanalys]. Det *totala* resandet har utvecklats något långsammare eftersom inga stora systemskiften och förbättringar har skett i de långväga tågförbindelserna under de senaste 25 åren.

Bilden nedan visar hur det *totala* tågresandet i Sverige (mätt i person-km) utvecklats från 1997 till 2024. Bilden visar också prognoserna som gjorts vid tre olika tillfällen. Tågresandet har gång på gång underskattats. Jämfört med prognoserna från 1990-talet har tågresandet över tid ökat dubbelt så snabbt i verkligheten. Möjligen kan man säga att den sista prognosen från 2010 har slagit in ganska väl under 2023–2024, men det kan bero dels på kvarvarande effekter av pandemin, dels på de långa avstängningar av tågtrafiken som skett under de senaste åren, samt att de ökade förseningarna under 2023 och 2024 har gjort att många tvekar att ta tåget. Åren före pandemin ökade tågresandet kraftigt.

Den långsiktiga skillnaden mellan prognos och verkligt utfall härrör från Trafikverkets (och före detta Banverkets) prognosmetoder som inte klarar av att i tillräcklig grad beskriva effekten av ett förbättrat utbud i tågtrafiksystemet. Det som bilden visar gäller i medeltal för allt resande; det regionala resandet har som sagts utvecklats ännu starkare.



Trafikverkets (och före detta Banverkets) prognoser (utförda med systemet Sampers) har flera gånger systematiskt underskattat tågresandets utveckling i Sverige.

En naturlig reflektion är att tågresandet har utvecklats starkt trots stora problem med förseningar och inställd tågtrafik under långa perioder. Vi tolkar detta som att det finns ett starkt behov av tågresor i samhället.

- Föreningens slutsats är att planeringen inte bör utgå enbart från Trafikverkets prognoser. Andra oberoende prognoser bör utföras av fristående institut. Det finns både högskolor och kvalificerade konsulter som kan göra sådana. Generellt bör planeringen ta höjd för att resandebehovet kan komma att öka betydligt mera och snabbare än vad Trafikverkets prognoser visar.

Per-Anders Staav

Per-Anders Staav
Ordförande, TIM-pendlare

Evert Andersson
Vice ordförande