

§ 186

Dnr KS 2022/00271-1.4.1

Beslut - Återrapport av uppdrag gällande flytt av RoRo-läge till Västerås hamn

Beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Återrapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.
2. Flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn godkänns.
3. Finansiering av hyreskostnaden för fastighetsnämndens investering i det nya RoRo-läget sker via Västerås stads anslagsfinansiering av hamnen.
4. Fastighetsnämnden ska tillsammans med Mälarhamnar upprätta ett tilläggsavtal eller ett reviderat hyresavtal när Mälarhamnar drar ekonomisk nytta av fastighetsnämndens investering i Västerås hamn.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige fattade vid sitt sammanträde den 3 februari 2022 beslut gällande lokaliseringsutredning för RoRo-läget i Västerås. RoRo (Roll-on/Roll-off) är en förkortning för godshantering på hjul mellan land- och sjötransport.

Beslutet innefattade ett inriktningsbeslut om flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn samt ett uppdrag till tekniska nämnden om att projektera och ta fram underlag för investeringsbeslut, inklusive redovisning av driftkostnadskonsekvenser, med återrapportering senast under kvartal 1 2023. Fastighetsnämnden fick inget följduppdrag då kostnadsuppskattning samt förslag till finansieringsmodell redan fanns framtaget. Tekniska nämnden har sedan 2022 arbetat med uppdraget och har aviserat att uppdraget varit omfattande, vilket har medfört att utredningen fördröjts fram till 2025. Tekniska nämndens uppdrag att ta fram underlag är nu fullföljt och återrapporteras därför till kommunfullmäktige.

Under februari 2025 inkom Handelskammaren Mälardalen med en skrivelse till Västerås stad där näringslivet som nyttjar RoRo-funktionen uttryckte behovet av att säkra framtida tillväxt och nya jobb med fungerande transporter till och från Västerås hamn. Näringslivet är mycket angelägna om att ett nytt RoRo-läge etableras i Västerås hamn samt att infrastrukturen i det förlängda stråket anpassas för deras transportbehov.

Den 23 september 2025 beslutade tekniska nämnden om förslag till fortsatt arbete med åtgärder för att möjliggöra flytt av RoRo-läget på allmän plats, Uppdraget återremitteras nu till kommunfullmäktige.

Den 27 november 2025 beslutade fastighetsnämnden om anskaffning för byggnation av nytt RoRo-läge i Västerås hamn som ersättning av befintligt RoRo-läge i Östra hamnen, med beslut om att investeringen gäller under förutsättning att nämnden får finansiering för åtgärderna.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Rapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.
2. Flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn godkänns.
3. Finansiering av hyreskostnaden för fastighetsnämndens investering i det nya RoRo-läget sker via Västerås stads anslagsfinansiering av hamnen.
4. Fastighetsnämnden ska tillsammans med Mälarhamnar upprätta ett tilläggsavtal eller ett reviderat hyresavtal när Mälarhamnar drar ekonomisk nytta av fastighetsnämndens investering i Västerås hamn.

Yrkanden

Amanda Grönlund (KD) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det endast finns ett förslag till beslut, stadsledningskontorets förslag, och att kommunstyrelsen därmed beslutar i enlighet med detta.

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Fastighetsnämnden

Mälarhamnar AB



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

Kopia till
Tekniska nämnden
Fastighetsnämnden
Mälarhamnar AB

Kommunstyrelsen

Tjänsteutlåtande - Återrapport av uppdrag gällande flytt av RoRo-läge till Västerås hamn

Förslag till beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Återrapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.
2. Flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn godkänns.
3. Finansiering av hyreskostnaden för fastighetsnämndens investering i det nya RoRo-läget sker via Västerås stads anslagsfinansiering av hamnen.
4. Fastighetsnämnden ska tillsammans med Mälarhamnar upprätta ett tilläggsavtal eller ett reviderat hyresavtal när Mälarhamnar drar ekonomisk nytta av fastighetsnämndens investering i Västerås hamn.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige fattade vid sitt sammanträde den 3 februari 2022 beslut gällande lokaliseringsutredning för RoRo-läget i Västerås. RoRo (Roll-on/Roll-off) är en förkortning för godshantering på hjul mellan land- och sjötransport.

Beslutet innefattade ett inriktningsbeslut om flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn samt ett uppdrag till tekniska nämnden om att projektera och ta fram underlag för investeringsbeslut, inklusive redovisning av driftkostnadskonsekvenser, med återrapportering senast under kvartal 1 2023. Fastighetsnämnden fick inget följduppdrag då kostnadsuppskattning samt förslag till finansieringsmodell redan fanns framtaget. Tekniska nämnden har sedan 2022 arbetat med uppdraget och har aviserat att uppdraget varit omfattande, vilket har medfört att utredningen fördröjts fram till 2025. Tekniska nämndens uppdrag att ta fram underlag är nu fullföljt och återrapporteras därför till kommunfullmäktige.

Under februari 2025 inkom Handelskammaren Mälardalen med en skrivelse till Västerås stad där näringslivet som nyttjar RoRo-funktionen uttryckte behovet av att säkra framtida tillväxt och nya jobb med fungerande transporter till och från Västerås hamn. Näringslivet är mycket angelägna om att ett nytt RoRo-läge etableras i Västerås hamn samt att infrastrukturen i det förlängda stråket anpassas för deras transportbehov.

Den 23 september 2025 beslutade tekniska nämnden om förslag till fortsatt arbete med åtgärder för att möjliggöra flytt av RoRo-läget på allmän plats, Uppdraget återremitteras nu till kommunfullmäktige.

Den 27 november 2025 beslutade fastighetsnämnden om anskaffning för byggnation av nytt RoRo-läge i Västerås hamn som ersättning av befintligt RoRo-läge i Östra hamnen, med beslut om att investeringen gäller under förutsättning att nämnden får finansiering för åtgärderna.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

1. Rapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.
2. Flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn godkänns.
3. Finansiering av hyreskostnaden för fastighetsnämndens investering i det nya RoRo-läget sker via Västerås stads anslagsfinansiering av hamnen.
4. Fastighetsnämnden ska tillsammans med Mälarhamnar upprätta ett tilläggsavtal eller ett reviderat hyresavtal när Mälarhamnar drar ekonomisk nytta av fastighetsnämndens investering i Västerås hamn.

Beslutsmotivering

Idag finns redan anpassad väginfrastruktur från Finnsletten till Östra hamnen för att klara näringslivets behov av dispenstransporter för gods. Dispenstransporterna genomförs i mycket begränsad omfattning, ibland enbart någon gång per år, men funktionen att kunna ta in och ut gods via RoRo-läget är avgörande för att näringslivet ska kunna ha kvar sina etableringar i Västerås.

Tekniska nämndens ansvarsområde

Utifrån kommunfullmäktiges uppdrag har tekniska nämnden utrett fysiska begränsningar på allmän väg som kräver åtgärder för att dispenstransporterna ska kunna angöra från befintligt RoRo-läge i Östra hamnen fram till Västerås hamn.

Längs dispenssträckan västerut, det vill säga fortsättningen av Kungsängsgatan och Sjöhagsvägen fram till Oljevägen, passeras tre brokonstruktioner som i dagsläget är de som främst begränsar framkomligheten för dispenstransporterna. Broarna som berörs är gång- och cykeltunneln under Kungsängsgatan, Strandbron samt Stallhagsbron. Det är också kring dessa tre platser ett flertal fördjupade utredningar har genomförts sedan nämnden tog emot uppdraget från kommunfullmäktige i februari 2022.

Utredningarna har behövts för att kunna ta fram bästa möjliga åtgärdsförslag kring investeringar och framtida driftkostnader. Samtliga åtgärdsförslag beräknas kunna genomföras utan nytt bygglov eller ny detaljplan. Dessutom finns behov av att genomföra ett fåtal andra mindre åtgärder längs sträckan för att nå full tillgänglighet för dessa transporter. Se tekniska nämndens underlag till beslutet från den 23 september 2025.

Valda åtgärdsförslag med tillhörande investeringskostnader och konsekvenser på driftkostnader presenteras nedan.

Gång- och cykeltunneln under Kungsängsgatan

Förslag är att förstärka den befintliga gång- och cykeltunneln ovanifrån med en "förstärkningsplatta" för att klara transporternas vikter. Investeringskostnaden beräknas upp till 30 miljoner kronor. Driftkostnaderna blir oförändrade mot idag.

Strandbron

Förslag är att bygga om och förstärka befintlig bro. Det innebär dessutom att den södra gång- och cykelbron med fjärrvärmeledningar inte behöver bytas ut. Investeringskostnaden beräknas till cirka 50 miljoner kronor inklusive anpassningar till anslutande vägar. Driftkostnaderna blir oförändrade mot idag.

Lögarängen/Stallhagsbron

Förslag är att bygga en ny gång- och cykelbana som blir 4,5 m bred förbi Stallhagsbron, med koppling ner till Lögarängsområdet. Denna åtgärd behövs för att kunna ge möjlighet för dispenstransporter med en höjd över 5 meter att komma förbi Stallhagsbron utan att passera under bron och på så sätt nå Västerås hamn. De flesta dispenstransporter är lägre än 5 meter och de kommer att trafikera som vanlig via Sjöhagsvägen och under Stallhagsbron. Åtgärden behövs dock för att inte omöjliggöra höga transporter för näringslivet. Den nya gång- och cykelbanan kommer att byggas på befintlig grusväg och gräsmatta. Dessutom iordningställs en ny utsiktsplats från Stallhagsbron med utblick över Mälaren. Investeringskostnaden beräknas till 20 miljoner kronor, inklusive flytt av VA-ledningar. Driftkostnaderna blir oförändrade då hårdgjorda och gröna ytor enbart byter plats.

Övriga åtgärder utmed sträckan

Det finns även hinder att flytta för att skapa svepytor för breda transporter, såsom träd, trafiksignaler med mera. Träd som behöver tas ned kommer att ersättas genom att nya träd planteras på annan plats. Alternativt ses möjligheten att flytta de befintliga träden över.

Hinder av enklare karaktär som enstaka vägskyltar, demonterbara pollare med mera kan flyttas tillfälligt i samband med att transporterna genomförs. En del refuger och rondellytor kan bli aktuella att byggas om till lägre överkörningsbar kantsten. För att skydda befintliga ledningar under mark behöver en fördjupad studie genomföras som identifierar vilka åtgärder som krävs för att klara de tunga transporterna och i vilken omfattning. Eventuellt kan det bli aktuellt med flytt av fjärrvärme- och VA-ledningar på kortare sträckor. Denna utredning kommer ske i nära samverkan med ledningsägarna. Investeringskostnaden beräknas bli cirka 10 miljoner kronor. Driftkostnaderna blir oförändrade.

Tekniska nämnden hade i årsplan 2026 avsatt cirka 157 miljoner kronor i investeringsplanen för åtgärder på allmän platsmark i avsikt att skapa framkomlighet för dispenstransporter till det nya RoRo-läget. Utifrån valda åtgärder bedöms kostnaden kunna bli lägre. Alla investeringsåtgärder genomförs inom nuvarande investeringsbeslut. Driftkostnaderna kommer inte att öka med föreslagna åtgärder.

Fastighetsnämndens ansvarsområde

Fastighetsnämnden har parallellt hanterat ett ärende för hur investeringsåtgärderna inom kvartermark ska genomföras och finansieras samt hur hyressättningen gentemot kund ska hanteras gällande ett RoRo-läge i Västerås hamn. Fastighetsnämnden hade i årsplan 2026 avsatt cirka 28 miljoner kronor i investeringsplanen för projektets åtgärder.

Juridisk bedömning

Kommunstyrelsen är behörig att fatta beslutet i enlighet med kommunstyrelsens reglemente och kommunallagen.

Ekonomisk bedömning

Tekniska nämndens ansvar gällande flytt av RoRo-läget berör stråket från befintligt RoRo-läge vid Kungsängsgatan fram till Oljevägen. Genomförandet omfattar en investering motsvarande 157 miljoner kronor och finns utpekad i investeringsplanen för 2024 - 2028. De löpande driftkostnaderna påverkas inte av investeringarna i broarna.

Fastighetsnämndens ansvar berör stråket från Oljevägen och in i hamnen samt att etablera det nya RoRo-läget i hamnen. Genomförandet omfattar en investering motsvarande 28 miljoner kronor och finns inkluderat i investeringsplanen för 2024 – 2028. Bedömningen är att Mälarhamnar AB eventuellt inte får initial nytta av att RoRo-läget flyttar, men på sikt är bedömningen att det nya läget i Västerås hamn kommer generera nytta för bolaget.

Finansieringen föreslås hanteras genom att Västerås stad hanterar räntekostnaden för investeringen i enlighet med gällande hyresavtal mellan Västerås stad och Mälarhamnar AB, där hyran är 2 procent av den tillkommande investeringen. 2 procent motsvarar en årlig kostnadsökning på 560 000 kronor, vilket enligt förslaget kommer att hanteras inom de stadsgemensamma kostnaderna för anslagsfinansiering av hamnen via årsplanen.

Fastighetsnämnden ansvarar inom Västerås stad för det nuvarande hyresavtalet och ska, tillsammans med Mälarhamnar, upprätta ett tilläggsavtal eller ett reviderat hyresavtal. Avtalet ska baseras på en affärsmässig modell som säkerställer att båda parter har tydliga incitament att utveckla och möjliggöra nya affärer kopplade till det nya RoRo-läget. Avtalet ska börja gälla när Mälarhamnar drar ekonomisk nytta av flytten av RoRo-läget som årligen överstiger 2 procent av investeringskostnaden. I samband med att Mälarhamnar börjar ersätta fastighetsnämnden ska även den stadsgemensamma anslagsfinansieringen minskas med motsvarande nivå.

Hållbarhets- och näringslivsbedömning

Ett fungerande RoRo-läge är avgörande för de delar av näringslivet i Västerås som nyttjar transporter via sjöfart. Det är också en viktig parameter för att locka nyetableringar till Västerås i form av företag som fraktar gods via sjöfart. Att RoRo-läget flyttar till Västerås hamn medför stora synergieffekter då RoRo-läget utifrån den nya placeringen kan nyttjas bättre utifrån årstid, väder, krankapacitet och att större fartyg kan angöra kajen, något som är begränsande faktorer i dess nuvarande läge.

Även anpassningar som görs i vägnätet fram till Västerås hamn ger synergieffekter för näringslivet som då får ökad tillgänglighet till Västerås hamn, vilket ökar möjligheten att frakta mer gods via sjöfart. En ökad omlastning för gods till sjöfarten är i linje med regeringens nationella godstransportstrategi som presenterades 2018 (Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi) vilket är bra för miljön och minskar trängseln på väg och järnväg.

När befintligt RoRo-läge i Östra hamnen avvecklas, samtidigt som Lantmännen flyttar sin verksamhet till Västerås hamn under 2029, så möjliggörs en

stadsutveckling fri från fraktfartyg i Östra hamnen, vilket är en del av utvecklingsområdet Mälarporten i centrala Västerås.

Att delar av stråket från Östra Hamnen till Västerås hamn behöver anpassas i vägnätet bidrar också till möjligheter för utvecklad gång- och cykelinfrastruktur längs Sjöhagsvägen. Dessutom kan stråket längs med Hamngatan, med sina planskildheter för gång- och cykeltrafik mot vägtrafiken, behållas intakt hela vägen från Vasaparken till Mälaren genom att korsningen Kungsängsgatan/Hamngatan behåller nuvarande gångtunnel för gång- och cykeltrafik. Det bidrar till trafiksäkerhet och hjälper särskilt barn, äldre och personer med funktionsnedsättning att kunna ta sig sömlöst mellan city och vattnet.

Bedömning av barnets bästa

Åtgärden att behålla ett helt stråk med planskilda passager längs med Hamngatan från city till Mälaren, samt åtgärden väster om Strandbron med ny gång- och cykelbana, ger förbättrad trafikmiljö för barn inom cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik. Den stödjer också intentionerna i artikel 6 i barnkonventionen, barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling, där det bland annat lyfts fram att förebygga olyckor.

Helene Öhrling
Stadsdirektör

Malin Björk
Enhetschef samhällsbyggnadsenheten

Till: Västerås stad – Tekniska nämnden, Fastighetsnämnden, Kommunstyrelsen

Säkrad framtida tillväxt och nya jobb med fungerande transporter till och från Västerås hamn

Västerås har ett unikt läge mitt i Sverige med tillgång till både tåg, sjöfart och stora europavägar och en rad framgångsrika internationella industrier, viktiga för hela regionen och för Sveriges omställning. Sjöfarten på Mälaren är dock underutnyttjad och genom kommande utbyggnad av Södertälje sluss medges även större och annan typ av tonnage både in och ut från Västerås. Därför är rätt investeringar i lokal infrastruktur avgörande för företagens framtida utveckling.

Under tidigare dialoger har Handelskammaren, tillsammans med näringslivet, lyft behovet av att kunna transportera tyngre gods direkt till och från Västerås hamn (vilken även har rätt kapacitet på kranar mm). Att ha en samlad logistik vid en hamn innebär resurseffektivisering, men underlättar även omställningen till att frakta mer gods via sjöfart.

I februari 2022 fattade kommunfullmäktige i Västerås ett inriktningsbeslut om att flytta dagens Ro-Ro-läge från Östra hamnen till Västerås hamn, vilket är positivt. Tekniska nämnden har därefter fått i uppdrag att ta fram underlag för investeringsbeslut där olika alternativ har utretts.

I slutfasen av utredningarna och inför kommande investeringsbeslut våren 2025 vill vi från näringslivet påpeka hur avgörande det är att valda alternativ även klarar de större tyngre transporterna med godsvikt upp till 600 ton. Dessutom riskerar eventuella regelverk och behov av ändrade detaljplaner att fördröja insatserna ett flertal år och 2029 går nuvarande avtal ut för nuvarande område. Därför vill vi se beslut som också tar hänsyn till att insatser kan säkerställas och genomföras under en rimlig tidsperiod utan långa förseningar.

Företag som Quintus Technologies och ABB Machines är väletablerade och når sedan många år de större kontinenthamnarna direkt från Västerås, idag genom TSG (Thor Svecon Group). Säkerställs inte investeringarna med rätt transportkapacitet påverkas utvecklingen av nya produkter och marknader. Yttersta konsekvensen blir att produktion förläggs på annat håll och därmed försvinner arbetstillfällena och utveckling samt att konkurrenskraften för företag i Mälardalsregionen försämras.

Just nu väljer flera multinationella företag att göra långsiktiga investeringar i Västerås. Svenska Kraftnät öppnar kontor och stärker bilden av Sveriges energihuvudstad. Lakeway Link vill investera i utbyggd Ro-Ro-trafik med Västerås som framtida nav. Transformatorer och andra produkter för Sveriges omställning behöver transporteras. Att fortsätta investera och skapa förutsättningar för alla typer av transporter och dessutom utveckla tillgängligheten till och från Västerås hamn är därför av högsta vikt under många år framåt.

I antaget program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods (PTIG) framgår dessutom att *Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagsövergripande godstransporter.*

Västerås februari 2025

Oskar Axelsson, VD Handelskammaren Mälardalen

Johan Hjärne, VD Quintus Technologies

Jan Fjellman, Senior Adviser TSG (Thor Svecon Group)

Jonas Linder, VD Kraftdragarna

Johan Ulleryd, Svenska Kraftnät & styrelserepresentant Kraftdragarna

Göran Söderdahl, VD Lakeway Link

RoRo-läge finansiering buget 28 mnkr

Investering enligt plan:			
Räntesats för hyressättning:	2%		
År	2026	2027	<u>Totalt</u>
Belopp i kr	14,000,000	14,000,000	28,000,000

Alt: 1		År	2027	2028	2029	2030	2031	2032-
Mälarhamnar AB debiteras hyra enligt gällande hyresavtal från 2027-01-01	Intäkt enligt gällande hyresavtal		280,000	560,000	560,000	560,000	560,000	560,000

								Totalt uppskjuten intäkt	
Alt 2:		År	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
Stadens uppskjutna intäkt fram till 2032-12-31(fem år efter det tas i bruk)	Uppskjuten intäkt, enligt alternativ 2		-280,000	-560,000	-560,000	-560,000	-560,000	-560,000	-3,080,000
Alternativ 2 innebär att det årliga anslaget till fastighetsnämnden behöver utökas med 280 tkr från år 2027 och därefter 560 tkr årligen tom 2032.									
Totalt för perioden innebär det en uppskjuten intäkt på ca 3,1 mnkr.									

Alt 3	År	2027	2028	2029	2030	2031	2032 -20xx
Staden genomför investeringen utan krav på hyra från Mälärhamnar. Intäkten uteblir helt för investeringen	Utebliven intäkt, enligt alternativ 3	-280,000	-560,000	-560,000	-560,000	-560,000	-560,000
Alternativ 3 innebär att det årliga anslaget till fastighetsnämnden behöver utökas med 280 tkr från år 2027 och därefter 560 tkr årligen							

§ 171

Dnr FN 2025/00317-3.6.2

**Beslut - Anskaffning - Byggnation av nytt RoRo-läge i Västerås hamn
ersätta befintligt RoRo-läge i Östra hamnen**

Beslut

1. Investeringen godkänns
2. Investeringen gäller under förutsättning att kommunstyrelsen godkänner finansiering av åtgärden.
3. Investeringen gäller under förutsättning att Mälarhamnar AB undertecknar hyresoffert utifrån kommunstyrelsens val av finansiering.

Ärendebeskrivning

Teknik- och fastighetsförvaltningen har utrett behovet av ett nytt RoRo-läge (Rollon/Roll-off) i Västerås hamn. Det nya läget ska ersätta det befintliga RoRo-läget i Östra hamnen för att bereda området till Mälarportens utvecklingsplan.

Bakgrunden är Mälarprojektet, där Trafikverket och Sjöfartsverket genomfört åtgärder som möjliggör trafik med större fartyg på Mälaren. För att Västerås hamn ska kunna ta emot dessa fartyg krävs anpassning av kajer, ytor och logistik. Utfästelse av Staden till näringsliv med avsiktsförklaring säkerställa möjligheten att transportera tung gods över RoRo-läget.

Näringslivet på Finnsletten har behov av att transportera mycket stora och tunga laster mellan industriområdet och hamnen. Det nuvarande transportupplägget via Östra hamnen innebär begränsningar och trafiksäkerhetsrisker. Ett nytt RoRo-läge i Västerås hamn skapar säkrare och mer effektiva transporter samt bättre möjligheter att flytta tyngre gods från centrala Västerås till hamnområdet.

Projektet är den sista delen i genomförandet av utvecklingsplanen gällande infrastrukturprojekt för Västerås hamn och är en viktig del av Mälarprojektet.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det finns ett förslag till beslut, förvaltningens förslag, och att fastighetsnämnden beslutar enligt det.

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen



Teknik- och fastighetsförvaltningen
Thomas Marshall
Epost: thomas.marshall@vasteras.se

Kopia till
Kommunstyrelsen
karin.margareta.widen@vasteras.se
Mälarhamnar AB

Fastighetsnämnden

Tjänsteutlåtande – Anskaffning Investering RoRo-läget i Västerås hamn

Förslag till beslut

1. Investeringen godkänns
2. Investeringen gäller under förutsättning att kommunstyrelsen godkänner finansiering av åtgärden.
3. Investeringen gäller under förutsättning att Mälarhamnar AB undertecknar hyresoffert utifrån kommunstyrelsens val av finansiering.

Ärendebeskrivning

Teknik- och fastighetsförvaltningen har utrett behovet av ett nytt RoRo-läge (Roll-on/Roll-off) i Västerås hamn. Det nya läget ska ersätta det befintliga RoRo-läget i Östra hamnen för att bereda området till Mälarportens utvecklingsplan.

Bakgrunden är Mälarprojektet, där Trafikverket och Sjöfartsverket genomfört åtgärder som möjliggör trafik med större fartyg på Mälaren. För att Västerås hamn ska kunna ta emot dessa fartyg krävs anpassning av kajer, ytor och logistik.

Utfästelse av Staden till näringsliv med avsiktsförklaring säkerställa möjligheten att transportera tung gods över RoRo-läget.

Näringslivet på Finnsletten har behov av att transportera mycket stora och tunga laster mellan industriområdet och hamnen. Det nuvarande transportupplägget via Östra hamnen innebär begränsningar och trafiksäkerhetsrisker. Ett nytt RoRo-läge i Västerås hamn skapar säkrare och mer effektiva transporter samt bättre möjligheter att flytta tyngre gods från centrala Västerås till hamnområdet.

Projektet är den sista delen i genomförandet av utvecklingsplanen gällande infrastrukturprojekt för Västerås hamn och är en viktig del av Mälarprojektet.

Beslutsmotivering

Investeringen följer inriktningen i *Utvecklingsplan – en vägledning för Västerås hamn från 2015*, och är en nödvändig del i att realisera Mälarprojektet fulla potential.

Det nya RoRo-läget är den sista större delinvesteringen inom utvecklingsplanens genomförande och är avgörande för att anpassa hamnens infrastruktur till framtida behov.

Investeringen skapar möjlighet för Mälarhamnar AB nya affärssuppgörelser med flöde över RoRo-läge och åtgärden skapar långsiktig hållbarhet i logistiksystemet och bidrar till att minska stadens tunga vägtransporter, samtidigt som förutsättningarna för näringslivet stärks.

Då investeringen inte kan nyttjas fullt ut från och med färdigställandet, finns ett önskemål från Mälarhamnar AB att göra ett avsteg från den gällande finansieringsmodellen avseende infrastrukturinvesteringar mellan Västerås stad och Mälarhamnar AB. Med bakgrund av detta behöver fastighetsnämnden säkerställa finansieringen för åtgärden. Finansiering föreslås enligt nedan tre alternativ.

Förslag till finansieringsalternativ, se bilaga 1:

Alternativ 1 innebär att nuvarande avtal följs och hyra baseras på den årliga investeringsnivån.

Alternativ 2 innebär att Mälarhamnar AB får uppskov med hyresbetalningen från år 2027 till år 2032 vilket innebär uppskjutna intäkter på ca 3,1 mnkr för perioden. Om alternativ 2 blir gällande behöver fastighetsnämndens anslag för perioden utökas med motsvarande årligt belopp till och med år 2032.

Alternativ 3 innebär att Västerås staden genomför investeringen utan krav på hyra från Mälarhamnar. Intäkten uteblir helt för investeringen. Om alternativ 3 blir gällande behöver fastighetsnämndens anslag utökas med 280 tkr från år 2027 och därefter 560 tkr årligen.

Juridisk bedömning

Fastighetsnämnden är behörig att fatta beslut i enlighet med sitt reglemente och kommunallagen.

Ekonomisk bedömning

Investeringen på 28 mnkr ingår i stadens investeringsplan för perioden 2025–2028 och fastighetsnämnden får finansiering för ökade kapitalkostnader via anslag under förutsättning att befintligt hyresavtal följs. Då önskemål från Mälarhamnar finns om avsteg om avsteg från nuvarande hyresavtal behöver beslut om finansieringsalternativ godkännas av kommunstyrelsen. I samtliga alternativ överlämnas RoRo-läget vid färdigställande över till Mälarhamnar AB och förvaltas enligt gällande hyresavtal.

Hållbarhets- och näringslivsbedömning

Hållbarhetsmanualen och hållbarhetsprogrammet har beaktats under projekteringen och ligger till grund för byggnationens utformning tillsammans med övriga kravställningar

Projektet stärker Västerås ställning som ett hållbart logistikcentrum i Mälardalen. Flytten till det nya RoRo-läget innebär:

- Minskade vägtransporter och därmed minskade utsläpp.
- Effektivare nyttjande av hamnområdets ytor.
- Förbättrad konkurrenskraft och tillgänglighet för industriföretagen på Finnslätten.

Under projekteringsskedet kommer det tas fram hållbarhetsanalys.

Bedömning av barnets bästa

Perspektivet ej relevant med anledning av ärendets karaktär och innehåll.

Henrik Bengtsson
Direktör

Thomas Pennanen
enhetschef

§ 124

Dnr TN 2022/00142-3.1.4

Beslut - Återrapportering av uppdrag - Lokaliseringsutredning för RoRo-läget - Projektera och ta fram underlag för investeringsbeslut inkluderat redovisning av driftkostnadskonsekvenser

Beslut

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och skickas till kommunfullmäktige.
2. Förslag till fortsatt arbete med åtgärder för att möjliggöra flytt av RoRo-läget på allmän plats godkänns.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämnden fick av Kommunfullmäktigen 2022-02-03, uppdrag att projektera och ta fram underlag för investeringsbeslut inkluderat redovisning av driftkostnadskonsekvenser för flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn (KS 2020/01448-3.1.4). RoRo, Roll-on/Roll-off, är en förkortning för godshantering på hjul mellan land och sjötransporter. Det innebär att lastfartyg är avsedda för hjullaster som körs på och av fartyget för egen maskin eller med hjälp av ett specialfordon, såsom exempelvis "Big T", vilket är det fordon som aktörer på Finnslättan anlitar för de specifika dispenstransporterna och som är det fordon samtliga utredningar dimensionerats för.

Näringslivet i Västerås (Finnslättan) har behov av att transportera gods via dispenstransporter som har avvikande vikt, höjd, längd eller bredd, de kan vara upp till 8 meter breda, 80 meter långa, ha en godsvikt på 600 ton samt utan höjdbegränsning. Transporterna sker idag mellan Finnslättan och Östra hamnen med bland annat förstärkta gång- och cykeltunnlar utmed Österleden samt över E18, vid Talltorpsmotet, där transporterna sker över vägens mittpunkt. Tekniska nämnden med flera förvaltningar har uppvaktats av näringslivet, transportörer och Handelskammaren. De är angelägna om att kunna nå Västerås hamn med större gods via sjöfartstransporter för att kunna verka effektivt i Västerås.

Fastighetsnämnden har parallellt hanterat ett ärende för hur investeringsåtgärderna inom kvartersmark ska genomföras och finansieras samt hur hyressättningen gentemot kund ska hanteras, för att bygga ett RoRo-läge i Västerås hamn. Fastighetsnämnden beslut är direkt kopplat till tekniska nämndens beslut i detta uppdrag för att RoRo-funktionen ska kunna flyttas och förverkligas. Fastighetsnämnden beräkna anta sitt beslut i september 2025.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har till tekniska nämnden lämnat följande förslag till beslut:

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och skickas till kommunfullmäktige.
2. Förslag till fortsatt arbete med åtgärder för att möjliggöra flytt av RoRo-läget på allmän plats godkänns.

Yrkanden

Eva-Lotta Svensson (C) yrkar bifall till teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till beslut.

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

karin.margareta.widen@vasteras.se

Bilaga 1: Lokaliseringsutredning för RoRo-läget - Projektera och ta fram underlag för investeringsbeslut inkluderat redovisning av driftkostnadskonsekvenser, med återrapportering 2023

Tekniska nämndens förslag på fortsatta åtgärder för flytt av RoRo-lägen utifrån kompletterande utredningar

Tekniska nämnden fick i uppdrag februari 2022, att ta fram förslag på investeringsåtgärder inklusive driftkostnader på allmänna ytor för att RoRo-läget ska kunna flyttas till Västerås hamn. Efter det har förvaltningen genomfört ett antal fördjupade utredningar som har sammanvägts och ger följande förslag på investeringsåtgärder att få ett formellt investeringsbeslut från Kommunfullmäktige för att genomföra. Nedan beskrivs val av åtgärd och dess konsekvenser samt varför vissa åtgärder valts bort.

Platserna som utretts/utreds är:

- 1) Kungsängsgatans gång- och cykeltunnel
- 2) Korsningen Hamngatan/Kungsängsgatan
- 3) Strandbron
- 4) Lögarängen/Stallhagsbron



Förvaltningen vill framföra hur och varför vissa utredningar har genomförts.

Från att uppdraget kom till teknisk nämnden i februari 2022 var en av förutsättningarna att Strandbron ska rivas och ersättas med en ny bro. Detta innebar att de första utredningarna helt utgick från denna utgångspunkt. Efter fördjupade utredningar har det nu framkommit att Strandbron kan vara kvar med viss ombyggnation. Detta gör att de exakta lösningarna för anslutningar till bron inte är helt utrett men förvaltningen har nu tillräckligt med information för att kunna gå upp med ärendet för ett formellt investeringsbeslut inför de fortsatta detaljprojekteringarna.

Sammanfattning av åtgärdsförslagen:

1,2,3) Kungsängsgatans gång- och cykeltunnel behöver ses i sin helhet tillsammans med korsningen Hamngatan/Kungsängsgatan och Strandbron. Bästa lösningen för helheten på platsen för framkomligheten gällande samtliga trafikantgrupper är att bygga en cirkulation i korsningen som har 2 -körfält i vardera riktningen. Det krävs dock en ny detaljplan för denna åtgärd. Förvaltningen föreslår då en annan lösning för att säkerställa att RoRo:s transporter kommer fram till Västerås hamn över dessa två broar i närtid.

Åtgärderna är att förstärka befintlig gång- och cykeltunnel med en ny ”broplatta” i tunnelns tak. En utredning pågår för att se om så är möjligt. Denna lösning förekommer på andra gång- och cykeltunnlar utmed befintlig RoRo-sträcka på Österleden. Utredningen kommer ge svar om markförhållandena är tillräckligt bra för genomförandet. Om det inte är möjligt att förstärka tunneln så påbörjar förvaltningen projekteringen av en ny gång- och cykeltunnel på samma plats. Strandbron byggs om och förstärks så att de tyngre fordonen kan komma över mitt på broarna.

4) Lögarängen/Stallhagsbron

Det är fri höjd på 5,1 m under Stallhagsbron. Många av RoRo-transporter är lägre än det och kan köra under bron till Västerås hamn. Det finns dock ett fåtal transporter som är högre, bland annat har ett företag fått en förfrågan om en transport som är ca 6,5 m hög. För att dessa höga transporter ska kunna angöra Västerås hamn är förvaltningens förslag att bygga en ny gång- och cykelbana parallellt med Sjöhagsvägen som utseendemässigt byggs som traditionell gång- och cykelbana som är ca 4,5 m bredd som förläggs utan stora nivåskillnader då dessa transporter har problem med nivåskillnader. Stråket ska ha fri bredd på 8 meter men kan möbleras med belysning och bänkar som är möjliga att montera ner vid ett transporttillfälle. Uppskattningsvis kommer dessa transporter att ske maximalt 1–5 gånger per år i mycket låg hastighet och främst nattetid.

Platserna som detaljstuderats

1) Kungäls gatans gång- och cykeltunnel

Planskild passage eller passage i plan. Kan tunneln förstärkas är det alternativt a, i annat fall alternativ b en ny tunnel, det vill säga en planskild passage. De alternativen ger oss en bra möjlighet att säkerställa tidsplanen för RoRo:s transporter senast 2028.

Konsekvenser:

RoRo-transporterna: Åtgärden är en förutsättning för dessa transporter

Fotgängare och cyklister: Behåller vi gång- och cykeltunnel ger det en fortsatt bra trafiksäkerhet men vi har kvar otryggheten, främst mörka tiden på dygnet. Rampernas sidoområde kan upplevas otrygga i vetskapen att någon kan gömma sig där. Här kan förvaltningen även se över vilka driftåtgärder som redan nu kan genomföras för att minska otryggheten, exempelvis beskärning av träd och buskar närmas ingångarna.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald: oförändrade ytor

Tidsplan: 1 år

Kostnad: cirka 20-30 mnkr

2) Korsningen Hamngatan/Kungsängsgatan

Korsningen har utretts med olika lösningar och flera utformningsförslag, kopplat till en ny Strandbron som grundförutsättning. De olika förslagen har analyserats och simulerats för att se effekter och konsekvenser. Cirkulationslösningen visar på bäst resultat för framkomlighet för samtliga fordon samt en förenklad trafikmiljö att utläsa. I dag upplevs trafiksituationen vid Hamngatan som otydlig där många bilister inte kan tolka att de bland annat har en fri högersväng. Även här kan förvaltningen se över vilka driftåtgärder som redan nu kan genomföras för att förtydliga trafikmiljön, exempelvis skyltning och linjemålningar. Förprojekteringen visade det krävs en ny detaljplan för den åtgärden varav cirkulationsalternativet har valts bort för att säkerställa att förvaltningen kan genomföra en fungerande åtgärd i rätt tid.



Konsekvenser:

RoRo-transporterna: För dispensfordonen fungerar både trevägskorsningen och en cirkulation. Det finns inget alternativ som är bättre eller sämre än de andra.

Fotgängare och cyklister: Behåller vi gång- och cykeltunnel ger det en fortsatt bra trafiksäkerhet men vi har kvar otryggheten, främst mörka tiden på dygnet. Rampernas sidoområde kan upplevas otrygg i vetskapen att någon kan gömma sig där. Två hastighetssäkrade passager över ett körfält i taget i en cirkulation ger hög framkomlighet för fotgängare och cyklister, se visionsbilden. En cirkulation ger en bra överblickbarhet av trafikmiljön, skapar ökad kontakt med Mälaren och Färjekajen samt dess koppling till Mälarbron och Lögarängsområdet.

Kollektivtrafik och bilister: En cirkulation förbättrar framkomligheten för bilister och kollektivtrafiken, främst för högersvängande bussar på väg västerut.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald: oförändrade ytor

Tidsplan: 1 år

Kostnad: ingår i anpassningarna med Strandbron

3) Strandbron: bygg om befintlig bro

Strandbron ingår i stadens kulturmiljöområde. Den första bron förvaltningen förprojekterade var en snedkabelbro men dess pelare blev synlig i siluetten av staden och fick inte godkänt utan att prövas med bygglov varav det bro-alternativet inte längre är aktuellt.

De södra gång- och cykelbron har flertalet viktiga ledningar integrerat, bland annat fjärrvärmeledningar som inte kan stängas av. Ska den bron rivas krävs andra klösning av fjärrvärmen under tiden. När utredningen av brostöden i vattnet visade på möjlig ombyggnation och att denna gång- och cykelbro kunde kvarstå utan påverkan på Strandbroprojektet så förenklades projektet radikalt i både tid och kostnad. Det som kvarstår är att detaljprojektera bro-ombyggnaden samt anslutningarna till Kungsängsgatan, Sjöhagsvägen och dess hållplatser.



Konsekvenser:

RoRo-transporterna: För RoRo så är det bron och den begränsade vikten som är problemet. Att bygga om befintlig bro ger en positiv tidsfaktor på framkomligheten.

Fotgängare och cyklister: Ingen direkt påverkan. Gång- och cykelbron på södra sidan blir kvar oförändrad. En ny gång- och cykelbana byggs på norra sidan med lättare material för att minska brons egenvikt.

Kollektivtrafik och bilister: Bron justeras för att de tunga transporterna ska kunna föras i vägmitt över bropelarna. Det byggs troligtvis två nya tillgängliga hållplatsperronger på Sjöhagsvägen som ger ökad tillgänglighet till bussen. Körfältsförskjutningen behöver anpassas till Sjöhagsvägens och Kungsängsgatans utformning.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald: Se över möjlighet att utöka ytor för växter och dagvattenåtgärder, exempelvis där dagens hållplatsfickor är placerade.

Tidsplan: 2 år

Kostnad: cirka 50 mnkr

4) Lögarängen/Stallhagsbron

Trafikverket har meddelat att om bron ska bytas ut så ska de bygga den då den även går över järnvägen. För att säkerställa att förvaltningen har egen påverkan på tidsplanen föreslås en ny gång- och cykelbana runt bron för de höga transporterna.

Förvaltningen har genomfört även genomfört en kompletterande geoutredning av Lögarängsvägen för att se om befintlig infrastruktur skulle kunna åtgärdas för att klara de höga dispenstransporterna. Den utredningen visade dock på stora problem närmast vattnet där det kommer att krävas att ett stort antal kalkcement-pelare (KC-pelare) slås ner till fast mark för att förstärka strandlinjen samt att hela vägen är dåligt uppbyggd. Vägen behöver grävas ur 2 meter, för att byta ut till bättre material och därefter bygga upp till nuvarande nivå. Vägen har också ett flertal ledningar under marken, bland annat en högspänningskabel. Alla dessa parametrar gjorde att förvaltningen inte föreslog den lösningen utan att en ny gång- och cykelväg runt bron är det bästa förslaget.

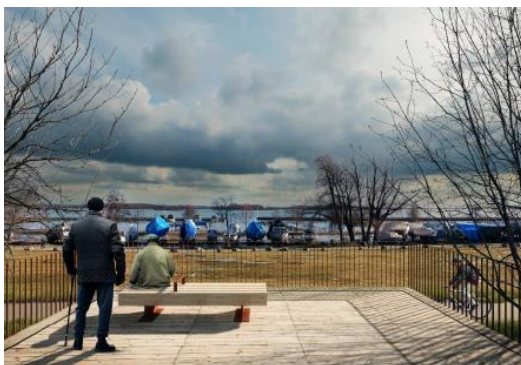
Konsekvenser:

RoRo-transporterna: Ingen påverkan, en förutsättning för att klara de höga transporterna.

Fotgängare och cyklister: Enklare att ta sig ner till Lögarängen om du kommer från Stallhagsbron, utsiktsplatsen ökar trivselen och tryggheten på platsen och du får en ökad koppling till Mälaren.

Kollektivtrafik och bilister: Ingen påverkan

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald: De träd som behöver flyttas/tas bort kommer återplanteras alternativt ersättas med andra växter inom samma område.





Tidsplan: 2 år

Kostnad: cirka 20 mnkr

Kostnader:

Det tillkommer även åtgärder utmed sträcka Kungsängsgatan och Sjöhagsvägen så som att förstärka vägen över ledningar samt justera kantstenar med mera för cirka 5-10 mnkr.

I beslutad investeringsplan finns det budgeterat cirka 157 mnkr för samtliga åtgärder. I detta förslag bör kostnaden kunna minskas till 110 mnkr.



Teknik- och fastighetsförvaltningen
Marie Persson
Epost: marie.persson@vasteras.se

Kopia till
Kommunstyrelsen
karin.margareta.widen@vasteras.se

Tekniska nämnden

**Tjänsteutlåtande – Återrapportering av uppdrag -
Lokaliseringsutredning för RoRo-läget - Projektera och ta fram underlag
för investeringsbeslut inkluderat redovisning av
driftkostnadskonsekvenser, med återrapportering senast kvartal 1
2023**

Förslag till beslut

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och skickas till kommunfullmäktige.
2. Förslag till fortsatt arbete med åtgärder för att möjliggöra flytt av RoRo-läget på allmän plats godkänns.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämnden fick av Kommunfullmäktigen 2022-02-03, uppdrag att projektera och ta fram underlag för investeringsbeslut inkluderat redovisning av driftkostnadskonsekvenser för flytt av RoRo-läget från Östra hamnen till Västerås hamn (KS 2020/01448-3.1.4). RoRo, Roll-on/Roll-off, är en förkortning för godshantering på hjul mellan land och sjötransporter. Det innebär att lastfartyg är avsedda för hjullaster som körs på och av fartyget för egen maskin eller med hjälp av ett specialfordon, såsom exempelvis "Big T", vilket är det fordon som aktörer på Finnslättan anlitar för de specifika dispenstransporterna och som är det fordon samtliga utredningar dimensionerats för.

Näringslivet i Västerås (Finnslättan) har behov av att transportera gods via dispenstransporter som har avvikande vikt, höjd, längd eller bredd, de kan vara upp till 8 meter breda, 80 meter långa, ha en godsvikt på 600 ton samt utan höjdbegränsning. Transporterna sker idag mellan Finnslättan och Östra hamnen med bland annat förstärkta gång- och cykeltunnlar utmed Österleden samt över E18, vid Talltorpsmotet, där transporterna sker över vägens mittpunkt. Tekniska nämnden med flera förvaltningar har uppvaktats av näringslivet, transportörer och Handelskammaren. De är angelägna om att kunna nå Västerås hamn med större gods via sjöfartstranporter för att kunna verka effektivt i Västerås.

Fastighetsnämnden har parallellt hanterat ett ärende för hur investerings- åtgärderna inom kvartersmark ska genomföras och finansieras samt hur hyressättningen gentemot kund ska hanteras, för att bygga ett RoRo-läge i Västerås hamn. Fastighetsnämnden beslut är direkt kopplat till tekniska nämndens beslut i detta uppdrag för att RoRo-funktionen ska kunna flyttas och förverkligas. Fastighetsnämnden beräkna anta sitt beslut i september 2025.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har till tekniska nämnden lämnat följande förslag till beslut:

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och skickas till kommunfullmäktige.
2. Förslag till fortsatt arbete med åtgärder för att möjliggöra flytt av RoRo-läget på allmän plats godkänns.

Beslutsmotivering

Detta tjänstutlåtande är tekniska nämndens återrapportering av uppdraget där nämndens val av kommande investeringsåtgärder på allmän plats beskrivs. Till uppdraget finns tillhörande bilaga 1, dateras 2025-09-05. Bilagan beskriver mer detaljerat de olika val av åtgärder som utretts.

Inför att tekniska nämnden fick detta uppdrag, genomfördes en konsultutredning av VAP VA-Projekt. I den utredningen identifierades fysiska begränsningar på allmän väg som kräver åtgärder för att RoRo:s dispenstransporter ska kunna angöra till Västerås hamn.

Längs dispenssträckan västerut, det vill säga fortsättningen av Kungsängsgatan och Sjöhagsvägen fram till Oljevägen, passeras tre brokonstruktioner som i dagsläget är de som främst begränsar framkomligheten för dispenstransporterna. Broarna som berörs är gång- och cykeltunneln under Kungsängsgatan, Strandbron samt Stallhagsbron. Det är på dessa tre platser ett flertal fördjupade utredningar har genomförts sedan nämnden tog emot uppdraget från kommunfullmäktige i februari 2022. De fördjupade utredningarna har behövts för att kunna ta fram bästa möjliga åtgärdsförslag på investeringar samt framtida driftkostnader. Samtliga åtgärdsförslag beräknas kunna genomföras utan nytt bygglov eller ny detaljplan.

Åtgärderna har förvaltningen valt att dela upp i fyra delprojekt.

- Gång- och cykeltunneln under Kungsängsgatan
- Strandbron
- Lögarängen/Stallhagsbron
- Övriga åtgärder utmed sträckan

Gång- och cykeltunneln under Kungsängsgatan

Nuvarande gång- och cykeltunnel håller inte för tunga transporter. Tre alternativ har utretts.

- Riva gång- och cykeltunneln och bygga en cirkulation med två hastighetssäkrade passager i plan.
- Behålla gång- och cykeltunneln genom att riva befintlig tunnel och bygga en ny tunnel som tål vikten
- Förstärka tunneln ovanifrån med en "förstärkningsplatta" liknande på Österleden. Utredning pågår.

Att förstärka befintlig tunnel eller att bygga ny gång- och cykeltunnel är investeringsmässigt mindre kostsamt och har en kortare genomförandetid än att bygga en helt ny korsning. Att bygga bort gång- och cykeltunnel och i stället anlägga en cirkulation kräver en ny detaljplan. Det finns då ökad risk för förseningar och att cirkulationen kanske inte är klar till 2028-12-31. Förvaltningen förespråkar därför att förstärka tunnel i första hand och i andra hand bygga en ny tunnel. På sikt bör korsningen ses över på nytt då utredningarna visar på att en

cirkulation är lämplig på denna plats för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafik och bilister då det i dag ofta är långa köer. Det finns idag också en osäkerhetsfaktor för många trafikanter hur de ska köra i korsningen som är en orsak till köbildningen och en cirkulation förtydligar trafikmiljön för samtliga trafikantgrupper. Investeringskostnaden beräknas till mellan 20-30 mnkr. Driftkostnaderna blir oförändrade. Om det krävs en ny tunnel tillkommer en rivningskostnad på cirka 0,5 mnkr.

Strandbron

Efter nya beräkningsutredningar av bropelarna står det nu klart att vi kan bygga om befintlig bro om vi styr den tunga trafiken mitt över bropelarna. Det innebär att byggtiden och investeringskostnaden minskade radikalt. Det innebär dessutom att den södra gång- och cykelbron med fjärrvärmeledningar, inte behöver bytas ut. Tillsamman minskar det projektkostnaden och avstängningstiden för trafikanterna. Investeringskostnaden beräknas till ca 50 mnkr inklusive anpassningar till anslutande vägar med mera Driftkostnaderna blir oförändrade.

Lögarängen/Stallhagsbron

Åtgärden är att bygga en ny gång- och cykelbana som blir 4,5 m bredd med koppling ner till Lögarängsområdet. Den kommer att byggas på befintlig grusväg och gräsmatta och en ny utsiktsplats iordningställs från Stallhagsbron med utblick över Mälaren, se visionsbild i bilagan. Denna åtgärd är för att kunna ge möjlighet för de höga dispenstransporterna över 5 meter, att komma förbi Stallhagsbron och nå Västerås hamn. De flesta dispenstransporter är lägre än 5 meter och de kommer att åka som vanlig på Sjöhagsvägen under Stallhagsbron. Investeringskostnaden beräknas till 20 mnkr inklusive flytt av VA-ledningar. Oförändrade driftskostnader, då vi byter plats på hårdgjorda och gröna ytor.

Övriga åtgärder utmed sträckan:

Det finns ett antal hinder att flytta för att skapa svepytor för breda transporter såsom träd, trafiksignaler med mera. Träd som behöver tas ned kommer att ersättas på annan plats alternativt se över möjligheten om det går att flytta dem. Hinder av enklare karaktär såsom enstaka vägskyltar, demonterbara pollare mm kan flyttas tillfälligt i samband med respektive transport. En del refuger och rondellytor kan bli aktuella att byggas om till lägre överkörningsbar kantsten. För att skydda befintliga ledningar under mark återstår att genomföra en fördjupad studie som identifiera vilka åtgärder som krävs för att klara de tunga transporterna och i vilken omfattning. Eventuellt kan det bli aktuellt med flytt av fjärrvärme- och VA-ledning på kortare sträckor. Denna utredning kommer inom kort att påbörjas och ske i nära samverkan med ledningsägarna. Investeringskostnaden beräknas bli mellan 5-10 mnkr. Oförändrade driftskostnader.

Juridisk bedömning

Nämnden är behörig att fatta beslutet i enlighet med sitt reglemente och kommunallagen.

Ekonomisk bedömning

Tekniska nämnden har i årsplan 2025, avsatt ca 157 mnkr i investerings-planen för projektets åtgärder på allmän platsmark som skapar framkomlighet för dispenstransporter till nya RoRo-läget. Utifrån de senaste veckornas besked, om att Strandbron är möjlig att behålla med förstärkning och vissa ombyggnationer. Den

totala kostnaden bör kunna minskas till cirka 110 mnkr, eventuellt även lägre. Alla investeringsåtgärder genomförs inom nuvarande investeringsbeslut. Driftkostnaderna kommer inte att öka med föreslagna åtgärder.

Hållbarhets- och näringslivsbedömning

Åtgärderna är viktiga, det skapar ökade möjligheter för näringslivet att transportera mer gods via sjöfart när dispensfordonen kan ta sig fram på den kommunala infrastrukturen till en större hamn.

Bedömning av barnets bästa

Åtgärderna på Strandbron och österut ger ingen direkt skillnad från dagens utformning. Åtgärderna väster om Strandbron så som hållplatser och nya gång- och cykelbanan ger förbättrad trafikmiljö för barn inom cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik och stödjer intentionerna i artikel 6 i barnkonventionen *Barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling*, där det bland annat lyfts fram att förebygga olyckor.

Henrik Bengtsson
Direktör

Krister Sikström
Tf enhetschef