

SKANSKA



Nordens
kraftcentrum

En vision för Västerås 2070

Innehåll

NORDENS KRAFTCENTRUM	3
UTMANINGAR I ETT VÄXANDE VÄSTERÅS	4
VÄSTERÅS 2070 – NORDENS KRAFTCENTRUM	6
Investeringar i innovations- och företagsklimatet	7
Strategisk stadsbebyggelse	8
Kraftfulla satsningar i infrastruktur	9
FOKUSOMRÅDEN	10
Kunskapsstaden	10
Mälarlänken	11
Barkarö sjöstad	12
Västerås Airport City	12
Wifalks promenad – Västerås nya gröna lunga	13
NYCKLAR TILL FRAMGÅNG	14

En vision för Västerås 2070

Ord och uttryck har en avgörande betydelse. Det gäller inte minst i våra tankar om framtiden. Därför har vi varit noga i valet av titel på denna vision. "Nordens kraftcentrum" fångar både Västerås unika läge i Norden, en av Europas och världens mest dynamiska och ekonomiskt framgångsrika regioner, samt Västerås starka position inom teknisk industri, automationsforskning och insikten om vikten av att bygga ett innovations- och företagsklimat i världsklass.

Förverkligandet av Västerås potential förutsätter en vilja och förmåga att bygga attraktiv och hållbar stadsbebyggelse. Vi måste förmå att skapa smarta lösningar för energi, infrastruktur och logistik samtidigt som vi sätter människan i centrum för stadsutvecklingen genom att utforma sociala miljöer som främjar möten och socialt umgänge över kulturella och nationella gränser.

Löftet att vi **Bygger ett bättre samhälle** är starkt förknippat med våra värderingar att **Värna om livet, Agera etiskt och öppet, Bli bättre tillsammans** och att vi finns **Vid kundens sida**. Med visionen som utgångspunkt vill vi bjuda in till och delta i kreativa diskussioner om Västerås utveckling vid seminarier, rundabordsamtal och enskilda möten med kommunen, politiken, närings- och föreningslivet och givetvis Västeråsborna.

Diskussionen om stadsutveckling måste hållas levande, hela tiden. Det finns inget slutmål. Ett hållbart Västerås behöver utvecklas – varje dag.

Nordens kraftcentrum

Västerås går en ljus framtid till mötes. Västerås har med sitt unika strategiska läge, ett sunt lokalt företagsklimat och en stark och växande närvaro av aktörer inom industri- och teknikstarka branscher, goda förutsättningar att inom loppet av några decennier växa till att bli en av landets och Nordens mest dynamiska platser. En stad som på egna meriter lockar med goda utbildningsmöjligheter, ett starkt innovations- och företagsklimat, attraktiv stadsbebyggelse och närhet till natur och rekreation.

Vår vision tar sikte på Västerås om drygt 50 år. Västerås år 2070 är en stad med 300 000 invånare. Tack vare goda utbildningsmöjligheter, från grundskolan ända upp till yrkeshögskolan och högskola och universitetet, samt en medveten satsning på att vidareutveckla stadens historiskt starka position inom kraft och automation har Västerås blivit en plats dit människor från olika delar av världen söker sig för att arbeta, studera och leva. Västerås starka utveckling är i vår vision en viktig förklaring till att Stockholm-Mälardalen år 2070 räknas som en av de absolut mest konkurrenskraftiga regionerna i Europa.

Den utveckling vi pekar mot innebär en fördubbling av Västerås befolkning inom loppet av fem decennier. För att detta ska bli verklighet krävs både insikt om utvecklingens utmaningar och en förståelse för vilken typ av investeringar som behöver prioriteras för att frigöra stadens potential och skapa en plats där människor vill leva.

Här vill vi lyfta fram tre nycklar till en positiv utveckling:

1. **Investera i innovations- och företagsklimatet:** Västerås behöver företag som växer, skapar arbetstillfällen och genererar skatteintäkter. Genom att aktivt attrahera unga till högskolan, underlätta befintliga företags utveckling och samtidigt välkomna nytt entreprenörskap och nya tillväxtbranscher till staden skapas ekonomiska förutsättningar för de investeringar som ett växande Västerås behöver. Med beredskap att snabbt möta etableringsförfrågningar från företag och en aktiv samverkan med det lokala näringslivet och de framstående aktörerna inom industri- och teknikstarka branscher kan Västerås bli en tillväxtdrivande motor i Stockholm-Mälardalen.
2. **Satsa på strategisk stadsbebyggelse:** Västerås utmaning handlar inte främst om att växa sett till antal invånare utan om att förmå skapa en sammanhållen stad som både möter behoven av arbetsplatser, samhällsservice, transporter och bostäder och gör det utan att tumma på kraven om klimatmässig, ekonomisk och social hållbarhet. Utvecklingen kommer att ställa höga krav på stadens planerings- och markarbete, men också på de privata aktörer som kan och vill medverka till Västerås utveckling och finansiering.
3. **Prioritera kraftfulla satsningar på infrastruktur:** Vår vision för Västerås är en stad med en levande stadsbebyggelse. För att uppnå det krävs smidiga kommunikationer och en hög grad av tillgänglighet. Därför måste infrastrukturen ständigt ses över, prövas och anpassas. Västerås står inför en betydande befolkningsökning som kommer att kräva mycket stora satsningar både på fast infrastruktur och i smarta kollektiva transportlösningar.

Med utgångspunkt i visionen kommer vi att initiera en dialog om stadens utveckling och föra diskussioner om de vägval staden står inför. Välkommen att delta i samtalet.

Gunnar Hagman
vd Skanska Sverige



Utmaningar i ett växande Västerås

Västerås växer så det knakar. Hittills under 2000-talet har stadens befolkning vuxit med 25 000 personer till nuvarande 150 000 invånare. Att allt fler människor väljer att göra staden till sitt hem bär med sig mycket positivt, men innebär naturligtvis också en utmaning när efterfrågan på bostäder ökar, behovet av samhällsservice växer och allt fler måste kunna förflytta sig inom staden, regionalt och till och från Stockholm.

Nu står Västerås inför ytterligare en stark tillväxtperiod. Fram till år 2050 väntas befolkningen i Storstockholm och resten av Mälardalen öka med närmare 1,5 miljoner människor.¹ Enbart Västerås beräknas växa till 230 000 invånare vilket kommer att kräva cirka 40 000 nya bostäder. Pågående eller antagna fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplaner möjliggör cirka 25 000 bostäder, varav cirka 18 000 i tätorten

Västerås. Det innebär att det i skrivande stund finns ett prognosticerat underskott på 15 000 bostäder. Blickar vi ytterligare två decennier framåt i tiden till år 2070 blir det uppenbart att efterfrågan på nya bostäder kommer att förbli hög under överskådlig framtid.

Prognosen för utvecklingen innebär stora utmaningar och fantastiska möjligheter för Västerås. Utifrån våra

erfarenheter av stads- och samhällsbyggnad finns det tre avgörande utmaningar som måste adresseras.

Tillväxt och hållbarhet

Västerås behöver fler nya bostäder. Den växande staden ska kunna erbjuda en stor bredd och variation på bostäder som passar alla typer av målgrupper. Det kan gälla allt ifrån större, attraktiva bostäder med promenadavstånd till vattnet och stads-



“Västerås står inför en ytterligare stark tillväxtperiod. Utifrån vår erfarenhet av stads- och samhällsbyggnad finns det tre avgörande utmaningar som måste adresseras.”

kärnans rika utbud till kvadratsmarta bostäder runt om i staden och i dess ytterområden för unga, studenter, äldre och människor som håller på att etablera sig i samhället.

Utmaningen för landets medelstora städer är att åstadkomma stadsbebyggelse som främjar ekonomisk och social sammanhållning och som samtidigt medför mindre belastning på klimatet och miljön än konventionellt byggande. Västerås har höga ambitioner på klimatområdet och målsättningen enligt gällande klimatprogram är att de samlade utsläppen av växthusgaser per invånare ska vara nära noll år 2040.² Västerås har genom sitt unika läge med en kombination av tät innerstad och närhet till naturen alla förutsättningar att lyckas.

En stad som hänger samman

Samtidigt krävs insatser som river barriärer, underlättar rörlighet och säkerställer en sammanhållen stadsbebyggelse. Oavsett om man bor i

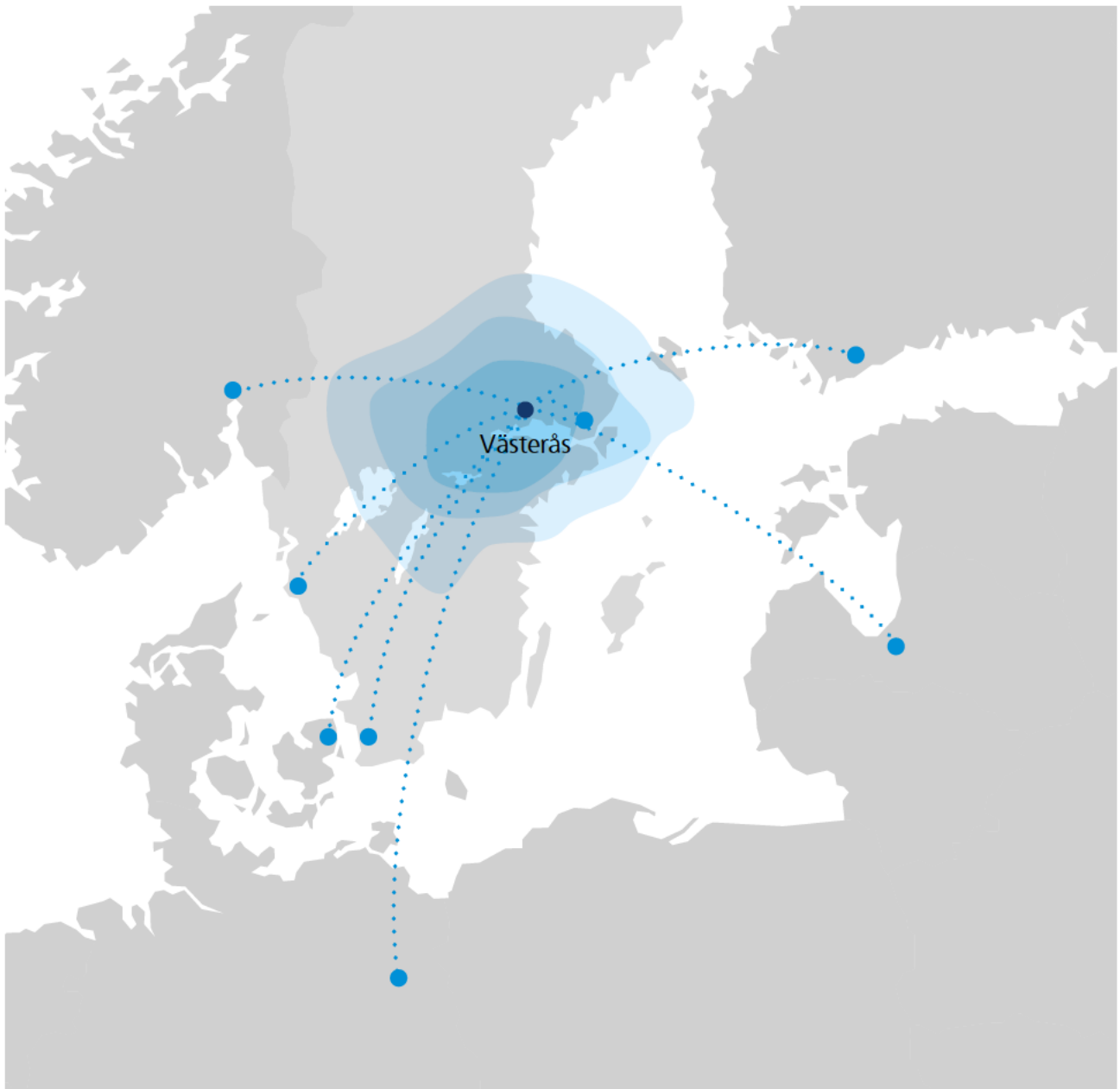
stadens centrala delar, längre från city eller i småhus utanför Västerås måste det gå att förflytta sig snabbt, säkert och klimatmässigt smart. Elektrifieringen och automatiseringen innebär att det inom en snar framtid kommer att vara fullt möjligt för en stad som Västerås att ersätta nuvarande kollektivtrafik med helautomatiserade och klimatsmarta transporter som smidigt kan anpassas för att möta variationer i nyttjandet.

Den levande staden handlar också om att möta den tekniska utvecklingen. Redan i dag ser vi hur digitaliseringen påverkar människors konsumtions- och handelsmönster. I takt med att handeln flyttar från butiker till nätet fylls stadskärnor i stället med service av olika slag, plats för upplevelser, restauranger och caféer. Kombinationen av den utvecklingen och förbättrade möjligheter för allt fler att utföra sina arbeten på distans kommer att påverka hur vi nyttjar stadens rum och därmed också kraven på hur staden byggs.

Fokus på tillgänglighet

Det korta avståndet till Stockholm är en betydande styrka för Västerås och förutsättningarna att även i framtiden attrahera människor och företag till staden är mycket goda. Samtidigt ska man inte blunda för att det finns flera städer som har liknande ambitioner.

För att värna Västerås starka position krävs fokus på att bygga ut kapaciteten och korta restiderna till och från staden. Det handlar om att göra det möjligt för människor att dagligen ta sig till och från Stockholms innerstad och att utveckla de regionala pendlingsmöjligheterna i Mälardalen. Det lokala näringslivets kompetensförsörjning förutsätter goda kommunikationer och en stark länk till världen utanför Sverige är lika viktig. Västerås hamn och flygplats är värdefulla tillgångar som måste tillvaratas och löpande byggas ut för att säkerställa goda kommunikationer för det exporterande näringslivet.



Västerås 2070 – Nordens kraftcentrum

Vi förflyttar oss drygt fem decennier framåt i tiden. Året är 2070 och Västerås har vuxit till en storstad med 300 000 invånare.³

Staden utgör en självklar del i arbetsmarknadsregionen Stockholm-Mälardalen. Tack vare sitt geografiska läge är Västerås en attraktiv bostadsort för högkvalificerad arbetskraft som söker hög livskvalitet till bättre priser än huvudstaden kan erbjuda. Västerås är samtidigt en stark regional metropol som på egna meriter lockar med goda utbildningsmöjligheter, ett starkt innovations- och företagsklimat, attraktiv stadsbebyggelse och närhet till natur och rekreation.

Västerås har också funnit sin plats i världen. Från Västerås når man numera alla nordiska huvudstäder snabbt och smidigt. Till Stockholm, Oslo och Köpenhamn finns nya snabba och effektiva tågförbindelser. Nordens viktigaste och största flygplats Arlanda nås på mindre än en timme. Ingen annan plats har en genomsnittligt kortare restid till de fyra nordiska huvudstäderna än Västerås vilket har bidragit till stadens attraktivitet.

Investeringar i innovations- och företagsklimatet

I början av 2020-talet bestämde sig stadens politiker för att inleda ett aktivt arbete för att stärka klimatet för innovationer och företagande och locka nya företag att etablera sig i staden. Näringslivets storsatsning på utveckling av batteriteknik följdes av en större testverksamhet för elflyg, en verksamhet som snabbt blev känd internationellt och som aldrig varit aktuell om det inte vore för stadens väldimensionerade flygplats.

Det lokala näringslivet valde ungefär vid samma tid att inta en mer aktiv roll i stadens utveckling. Det långsiktiga samarbetet mellan Västerås stad och industri- och teknikbranschen vidareutvecklades och en del i detta var inrättandet av ett Center of Excellence vid högskolan, som år 2070 heter Mälardalens tekniska universitet, med fokus på forskning och utveckling med nära koppling till företagets verksamheter. Även Skanska engagerade sig genom att förlägga utvecklingen av framtidens automatiserade byggande till högskolan. Båda satsningarna var positiva för företagen, men innebar också att staden blev en mycket attraktiv plats för att bygga vidare på sina karriärer och för att bosätta sig och bilda familj.

Politikerna bestämde sig också tidigt för att aktivt försöka attrahera ny

forskning till staden. Genom att välkomna innovationer och underlätta etableringen av nya verksamheter kom Västerås snabbt att fungera som något av en testbädd inte minst för klimatsmarta energilösningar.

Ett exempel var Skanskas tidiga satsning på att i Västerås utveckla en ny storskalig teknik för lagring av energi i form av värme och kyla. Västerås bedömdes tack vare goda markförhållanden och det väl utbyggda fjärrvärmenätet vara väl lämpat för en investering. Tekniken, som går under namnet Thermal Energy Storage (TES), innebär att den spillvärme som den lokala industrin genererar tillvaratas och lagras i vanligt vatten i ett stort underjordiskt termiskt energilager. Energin används sedan i fjärrvärmenätet i Västerås. Energi-lagret spelar allt sedan dess en stor roll för Västerås elförsörjning.

Tekniken innebär att den el som genereras från förnybara energikällor kan lagras och användas när den behövs som allra mest. Solenergi från soliga dagar blir till hett vatten som används för att värma våra bostäder under solfattigare dagar. Eftersom lagringen sker under markytan i vad som närmast kan liknas vid en gigantisk underjordisk termos är anläggningen i Västerås helt osynlig.

TES – Thermal Energy Storage

Tekniken innebär att den spillvärme som den lokala industrin genererar tillvaratas och lagras i vanligt vatten i ett stort underjordiskt termiskt energilager.



”Det långsiktiga samarbetet mellan Västerås stad och industri- och teknikbranschen vidareutvecklades.”

Strategisk stadsbebyggelse

En avgörande förutsättning för stadens positiva utveckling var flera av de större projekt som kommunen fattade beslut om i början av 2020-talet, men som i årtal dessförinnan hade orsakat politisk debatt och omfattande meningsskiljaktigheter.

När reningsverket Kungsängsverket, silon och bussdepån till slut flyttades skapades utrymme för ny tät stadsbebyggelse som bidrog till att knyta samman östra hamnen med stadens centrala delar. Mälarporten är år 2070 en fullt utvecklad stadsdel vars läge mellan Mälarens strand och stadens centrum gör området tilltalande både för boende och småskalig näringsverksamhet.

Även beslutet att bygga ett nytt resecentrum i Västerås, att gräva ned de centrala delarna av järnvägen utmed Mälaren samt att lägga delar av den nya järnvägsdragningen österut i tunnel har i efterhand visat sig mycket viktiga. Behovet av en ny centralstation och stationsområde ansågs tidigt som en prioriterad satsning, men komplexiteten innebar åtskilliga fördröjningar.

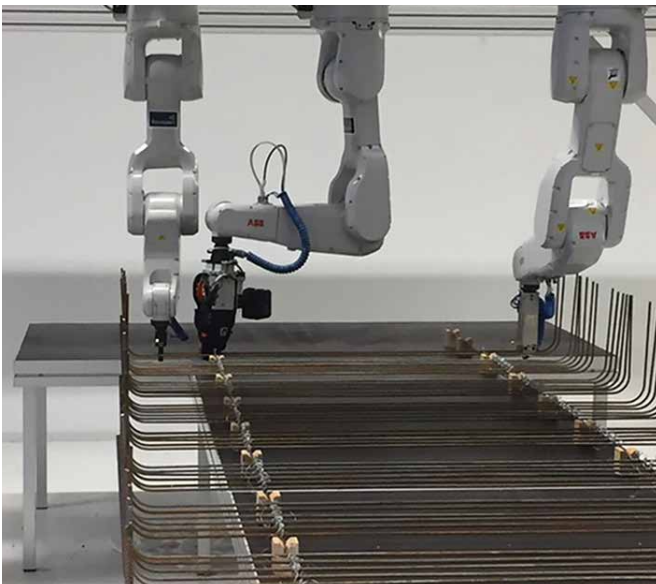
Det dröjde inte länge efter att de två projekten var genomförda förrän debatten, som till en början hade handlat om de höga investeringskostnaderna, övergick till att handla om alla de möjligheter som framför allt

nedgrävningen bar med sig. Tillsammans med den nyligen uppförda Mälarskrapan, som inrymmer flera svenska företags huvudkontor, betraktas resecentret numera som Västerås självklara entré och som en naturlig del av stadens silhuett.

Västerås år 2070 är en resurssmart stad där hållbarhet och resurseffektivitet är värden som genomsyrar både byggandet av nytt och driften av den befintliga bebyggelsen. Genom att ställa krav på att det tidigt i planeringen av nya stadsdelar ska utarbetas tydliga schaktplaner för att minska transporten av schaktmassorna och i möjligaste mån återanvända dem i anläggningsarbetet, har belastningen av klimatet kunnat minskas radikalt. På samma sätt har höga krav på god framförhållning och planering av bostädernas drift inneburit att stadsbebyggelsens påverkan på klimatet år 2070 är mycket begränsad. Det har bland annat varit möjligt tack vare innovativa kylsystemlösningar, ökad användning av automatiserade byggprocesser samt smart avfallshantering.

I slutet av 2050-talet antogs en ny översiktsplan som bland annat medgav skapandet av en sammanhängande stadspark från bostadsområdena norr om Lögaringsbadet hela vägen bort till Strandbron som korsar Svartån. Där järnvägsspåret tidigare låg har en kilometerlång strandpromenad uppförts. Vägen som löper parallellt med strandpromenaden har på flera ställen byggts över, vilket bundit samman bostadsbebyggelsen i norr med småbåtshamnen och badplatsen utmed Mälaren och skapat nya rekreativområden med hög tillgänglighet för stadens befolkning. Liknande satsningar både utomlands och i Sverige har historiskt visat sig oerhört uppskattade.

E-handels snabba tillväxt kring år 2020 fortsatte. År 2070 sker merparten av all privat konsumtion i Sverige på nätet – när bredbandsutbyggnaden var genomförd hade i princip hela landet täckning – och många av de externa handelsplatser som sköt upp på åkrarna i städernas utkanter kring förra sekelskiftet har antingen stängts eller utvecklats till automatiserade lager för e-handeln. I stället har behovet av hantering och distribution resulterat i ny infrastruktur. E-handels storlager kompletteras numera av ett finmaskigt nät av mindre lagerplatser runt om i Västerås till vilka framför allt sällanköpsvaror distribueras och varifrån sedan dagliga leveranser som liknar traditionell postutdelning sker.



På bilden visas en pilot av en armeringsrobot, dvs. en nerskalad version av den tänkta produktionsversionen. Armeringsroboten är en viktig del i den automatiserade byggprocessen. Den har utvecklats tillsammans med Robotdalen, en del av Mälardalens högskola, och Skanska Sverige har patent på den.

”År 2070 finns det dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Oslo.”



Kraftfulla satsningar i infrastruktur

Närmare till Stockholm

Västerås har år 2070 kommit ännu närmare Stockholm till följd av de kapacitetshöjande åtgärder av järnvägstrafiken som gjorts kontinuerligt under 2000-talet. Genom investeringar i nya tåg och ett förbättrat underhåll kortades restiden till under 30 minuter. Med täta avgångar och hög punktlighet betraktas Västerås–Stockholm numera som en lika naturlig pendlingssträcka som Stockholm–Uppsala gjorde i början av 2000-talet.

De tidigare bristfälliga kommunikationerna till Uppland har åtgärdats. Det så kallade Arosstråket, en ny järnväg mellan Enköping och Uppsala, stärkte kopplingen mellan Eskilstuna, Västerås och Uppsala samt bidrog till snabbare resor till Arlanda flygplats. Det gjorde det attraktivt för människor som har arbeten i Stockholm att flytta till Västerås, men innebar också att en del företag med bas i Stockholm bättre förstod Västerås unika kvaliteter och flyttade sina verksamheter till staden.

Investeringar i hamnen

Godstransporterna i Sverige ökade i linje med förväntningarna och sedan åren kring 2020 motsvarar tillväxten över 70 procent.⁴ Utvecklingen, som var ett resultat både av förändrade handelsmönster och nya, smartare logistiklösningar, gav tidigt sjöfarten i Mälaren ett rejält uppsving. Det skedde till följd av flera framåtblickande beslut som togs under 2020-talet. Hit räknas ombyggnaden av Södertälje sluss samt fördjupningen av farleden in till Mälarenhamnarna, två satsningar

som innebar väsentligt förbättrade förutsättningar för större fartyg att trafikera Mälaren. En helt avgörande investering var ombyggnationen av Hjulstabron som, efter flera års diskussioner, till slut prioriterades i den nationella infrastrukturplanen och därmed fick en ny utformning som medgav att större fartyg kunde passera.

Under senare decennier har det också gjorts rejäla insatser för att förbättra anslutningarna till hamnen. Ett exempel på detta är riksväg 56 mellan Gävle och Norrköping, via Västerås, som länge varit en viktig transportled för gods till och från Västerås hamn som med statligt stöd etappvis gjordes om till en mötesfri led.

Den sammantagna utvecklingen innebär att Västerås hamn, som redan år 2018 var Nordens största insjöhamn, år 2070 är ett viktigt import- och exportnav. Hamnen gör, i kombination med Västerås geografiska läge samt de utmärkta väg-, järnvägs- och flygförbindelserna, staden till en självklar knutpunkt i Norden.⁵

Från fyra Mälärstäderna till en storstadsregion

Samarbetet mellan Västerås, Enköping, Strängnäs och Eskilstuna i syfte att skapa en sammanhållen storstadsregion, som initierades i slutet av 2010-talet, bar tidigt frukt. Den tidigare omfattande pendlingen mellan i första hand Västerås, Eskilstuna och Enköping har nu kompletterats med en ökad närhet till Strängnäs. Den

tidiga målsättningen om att korta resan mellan de fyra orterna till max 20 minuter med avgångar var tjugonde minut i högtrafik infriades innan år 2050. Det var möjligt bland annat eftersom järnvägen mellan Västerås och Eskilstuna drogs om och rätades ut, men också för att järnvägen rätades ut mellan Västerås och Enköping.

Genom en kapacitetsökning av Bergslagspendeln stärktes kopplingen norrut till norra Västmanland och södra Dalarna, vilket i sin tur skapade bättre pendlingsmöjligheter för dem som bor utanför kommunen att fortfarande verka i Västerås. De samlade satsningarna påverkade pendlingsmönstren, inte minst runt Mälaren.

Västerås – mellan två dynamiska huvudstäder

År 2070 finns dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Oslo. Med hastigheter över 300 km/h görs resan på omkring två timmar och tåget har sedan länge konkurrerat ut flyget på sträckan, helt enkelt därför att det är ett mycket smidigare sätt att resa. Investeringen bidrog till att skapa en korridor mellan två av Europas snabbast växande storstäder.

Utmed järnvägen bor en stor andel av Sveriges och Norges befolkning och här finns också flera av de båda ländernas högre lärosäten. Tillsammans utgör Oslo, Karlstad, Örebro, Västerås, Eskilstuna och Stockholm ett imponerande stråk av tillväxtorienterade städer med en sinsemellan betydande rörlighet av både människor, varor och tjänster.

Fokusområden

Västerås år 2070 är en stad som både lockar med storstadens puls och den mindre stadens livskvalitet och närhet till naturen. I visionen har vi valt att utveckla en handfull strategiska investeringar som vi bedömer har potential att möjliggöra den utveckling som Västerås står inför.



Kunskapsstaden

Västerås genomförde i början av 2020-talet ett skollyft i syfte att rusta alla grund- och gymnasieskolor, men även bygga nya skolor i staden. Satsningen, som bland annat byggde på insikten att välkonstruerade skolbyggnader och kvalitativa idrottsanläggningar är en förutsättning för lärande, resulterade i en markant förbättring av skolresultaten i hela kommunen. Kommunen bjöd redan under idéfasen till skollyftet in marknadens aktörer till dialog. Genom att tidigt initiera samtal drog kommunen nytta av marknadens samlade kompetens, erfarenhet och resurser.

En tidig prioritering i satsningen var att stärka förutsättningarna för barnen och ungdomarna på Bäckby att klara övergången mellan skolan och arbetslivet. Flera samverkansprojekt med aktiv medverkan från stadens

tongivande arbetsgivare inom bland annat industri och teknik inleddes. Den statliga satsningen på yrkeshögskolan som initierades år 2017 fortsatte under flera decennier och i mitten av 2020-talet fick Bäckby en egen yrkeshögskola.

Även den högre utbildningen blev föremål för en rejäl satsning. När det i slutet av 2010-talet stod klart att Mälardalens högskola, som numera går under namnet Mälardalens tekniska universitet och är världsledande inom automation, hade vuxit ur sina centralt belägna lokaler beslutade stadens politiker sig för att bygga nytt. Även denna gång föll valet på en central placering, både som ett sätt att skapa liv och rörelse i stadens centrala delar men också för att underlätta pendlingen till Eskilstuna campus. På platsen för det befintliga universitetet

byggdes Agora, ett kunskapskvarter med plats för både startups och lärandemiljöer. På platsen för den tidigare fotbollsplanen Arosvallen byggdes Aros, en tät kvartersstruktur med flera högre byggnader, där universitetets huvudsakliga campus nu inryms.

Universitetsområdet är i dag bland de mest dynamiska platserna i Sverige och lockar såväl studenter som forskare och kunskapsintensiva företag att etablera sig. Universitetet bidrar även till ett naturligt inflöde av nya intressanta företag som adderar till Västerås tekniska profil. Västerås utveckling är en bidragande orsak till att Stockholm-Mälardalen år 2070 rankas som en av de absolut mest konkurrenskraftiga regionerna i Europa.

”Utmed de nya vägarna och spåren på båda sidorna om Mälaren växer nya samhällen fram med tilltalande ändamålsenliga boendemiljöer.”

Mälarlänken

År 2070 har Västerås och Eskilstuna en ny östlig förbindelse över Granfjärden. En kombinerad tunnel- och brokonstruktion binder numera samman fastlandet på båda sidor av Mälaren. Resultatet är en ringled som gör det möjligt att snabbt och smidigt ta sig mellan städerna på cirka 20 minuter.

Den västra delen av Mälarlänken mellan Västerås och Eskilstuna utgörs av väg, regional järnväg samt en cykelled. På den östra delen har det

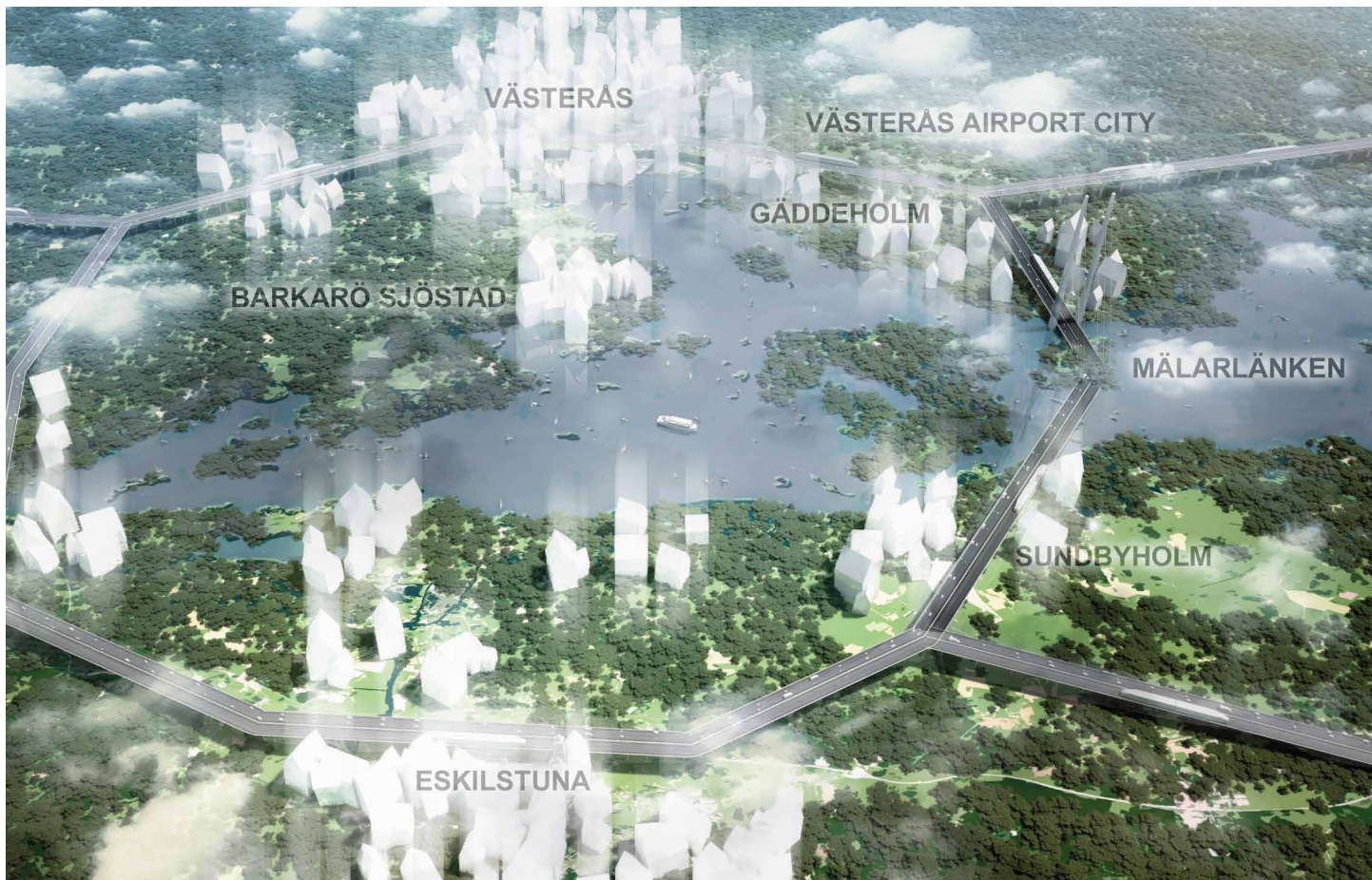
byggts en tunnel under flygplatsen som knyter samman Västerås centrala delar med Gäddeholm och den bebyggelse som där växer fram.

Den elektriska expressbussen, som i högtrafik avgår automatiskt när ett elektroniskt system konstaterat ett tillräckligt antal resenärer, låter resenärerna färdas snabbt och bekvämt mellan samtliga fyra mälärstäder. Expressbussarnas popularitet beror inte minst på att de har prioritet i

trafikflödet vilket innebär snabba och krängningsfria resor.

Utmed de nya vägarna och spåren på båda sidor om Mälaren växer nya samhällen fram med tilltalande och ändamålsenliga boendemiljöer. Mälärstäderna betraktas och upplevs år 2070 som en sammanhängande region som lockar både människor och företag.

Mälärledens dragning samt exempel på de nya samhällen som vuxit fram.



Barkarö sjöstad

För att hantera Västerås starka befolkningstillväxt och behovet av hållbar, tät stadsbebyggelse utvecklades Barkarö sjöstad söder om staden till en egen stadsdel. Här erbjuds numera en god blandning av upplåtelseformer och bostäder för olika åldrar och plånböcker. Små och billiga bostäder har möjliggjorts genom att tillåta bostadsbebyggelse i lägen som tidigare inte kunnat användas för bostadsändamål eftersom de ligger nära trafik och buller. Fokus på ett ökat inslag av automatiserat byggande samt en medvetet flexibel tillämpning av regler och det faktum att bostadsförsörjning numera är ett riksintresse med samma prioritet som andra riksintressen möjliggjorde låga markkostnader och låga produktionskostnader. Samtidigt garanteras en god boendestandard genom modern isolerteknik, innovativ arkitektur där vissa funktioner delas mellan hushåll, att lägenheter planeras extremt yteffektivt samt genom ekonomiskt effektiva byggnadsprocesser.

Genomgående för stadsbebyggelsen har varit de höga klimatambitionerna. Området utmärks av sin säregna

kombination av förtätad kvartersstad och generösa grönområden med aktivitetsytor och trädgårdsodlingar. I byggnadernas entréplan har det funnits en mycket tydlig politisk vilja att tillskapa utrymmen av varierande storlek för småskalig näringsverksamhet och offentlig välfärdsverksamhet så som förskolor och vårdcentraler. Genom att säkerställa goda kommunikationer har stadsdelen fullt ut integrerats med det bostadsområde som ersatt Johannisbergs flygfält samt resten av Västerås.

Människors vilja till mobilitet är år 2070 inte mindre än för 50 år sedan, men till skillnad från åren kring 2020 utgörs mycket av trafiken av självkörande fordon. Västerås har också fått ett system för kapacitetsstarka och snabba självkörande elbussar, ett så kallat bus rapid transit-system (BRT). Busstrafiken som går i en inre och en yttre ring utgör stommen i Västerås kollektivtrafik. Särskilt viktig är kopplingen mellan resecentrum och Barkarö sjöstad, där en stor del av stadens behov av nya bostäder har tillgodosetts. De eldrivna bussarna, som har prioritet i trafiken, erbjuder

punktliga och snabba transporter med hög turtäthet. För kortare kollektiva transporter innanför ringlinjerna finns ett system med små självkörande fordon som arbetar i ett flexibelt beställningssystem utan fasta linjer eller tidtabeller.

”Barkarö sjöstad erbjuder en god blandning av upplåtelseformer och bostäder för olika åldrar och plånböcker.”





Wifalks promenad – Västerås nya gröna lunga

År 2070 är större delen av E18 som löper genom staden övertäckt. Ovanpå har skapats en sammanhållen stadspark med både parkmiljö och områden för olika typer av utomhusaktiviteter, idrotter och sporter samt stadsodlingar.

På vintern skapas en kilometerlång skridskobana längs aktivitetsstråket. Aktivitetsstråket, som har gott om caféverksamheter och uteserveringar, knyts samman av en promenad som lockar västeråsare och besökare

under årets alla säsonger. Genom att flytta dit befintliga fotbollsplaner och anlägga nya grönområden och parkmiljöer har tidigare idrotts- och parkytor i staden i stället kunnat användas till förtätad stadsbebyggelse.

Nedgrävningen och överdäckningen av E18 har bundit samman Västerås norra och östra delar med stadskärnan och skapat en integrerad stadsbebyggelse med mindre buller. Överdäckningen fick sitt namn efter rullatorns uppfinnare Aina Wifalk,

som levde och verkade i Västerås, för att påminna om vikten av att aktivitetsstråket är öppet och tillgängligt för alla.

Kring år 2020 ansågs satsningen som alltför kostsam för att vara genomförbar. En historisk återblick satte dock frågan i ett nytt perspektiv. I mitten av 1900-talet hade motorledens dragning tangerat Västerås norra stadsgräns. 50 år senare, kring år 2020, hade staden vuxit så pass mycket att E18 vid den tiden löpte rakt igenom det dåvarande Västerås. Förutsatt att stadens expansion skulle fortsätta även under de kommande fem decennierna antog beslutsfattarna att E18 från år 2070 skulle upplevas ligga i stadens absolut mest centrala delar, vilket också visade sig bli fallet.

Överdäckningen kunde därför delvis finansieras genom tillskapandet av nya byggrätter på attraktiva lägen som tidigare inte var föremål för exploatering. Markväxlingen minskade väsentligt belastningen på den kommunala budgeten.

Västerås Airport City

Tack vare nedgrävningen av järnvägsspåret i de centrala delarna, den nya dragningen av järnvägsspåret österut och den nya järnvägen som kortat restiden mellan Oslo och Stockholm till omkring två timmar beslutades i början av 2020-talet att bygga en ny tågstation vid flygplatsen. Investeringen ökade flygplatsens tillgänglighet, vilket tillsammans med en medveten satsning på att rusta och bygga ut terminalen gjort den attraktiv för resenärer.

Redan flera år innan Bromma flygplats lades ned år 2037 övertog Västerås flygplats flera inrikeslinjer. Dessa har över tid kompletterats med direktlinjer till viktiga tillväxtområden i våra grannländer, däribland Helsingfors, London, Amsterdam, Bryssel och Frankfurt. Än en gång är det möjligt att flyga reguljärt till Köpenhamn.

En offensiv satsning från en grupp bestående av såväl offentliga som

privata intressen gjorde Västerås flygplats till en flygplats som tidigt kunde erbjuda helt fossilfritt flygbränsle till alla tankande plan. På senare år har elflyget etablerat sig. Området närmast flygplatsen och Hälla har under de senaste decennierna utvecklats till en uppskattad konferens- och mötesdestination, inte minst för automationssektorn. Här ligger numera också den hubb för stadens klimatneutrala kollektivtrafik som ersatte den tidigare bussdepån.



Nycklar till framgång

Västerås framtid är ljus, men för att visionen ska bli verklighet krävs handlingskraft, kapital och samverkan. Vi tror att följande åtgärder och initiativ är särskilt viktiga.

Strategiska investeringar i infrastruktur

Investeringar i befintlig och ny infrastruktur är förenade med betydande kostnader. Vid nyexploatering eller utveckling av befintliga områden sker planeringen av kollektivtrafiken många gånger först i efterhand. Satsningar på infrastruktur och kommunikationer kan dock även användas som ett verktyg för att möjliggöra stadsbebyggelse på platser som i vanliga fall inte brukar exploateras. Ett exempel på det är hur den tänkta Mälarlänken mellan Västerås och Eskilstuna skapar förutsättningar för nya samhällen att växa fram utmed ledens sträckning. Även ett system av självkörande elbussar är ett konkret exempel på en infrastrukturinvestering med tillväxtdrivande potential.

Kloka och hållbara samarbeten

Mer än halva Skanskas omsättning kommer från aktörer på den offentliga

marknaden, vilket har inneburit att vi har byggt upp en betydande erfarenhet av och kunskap om upphandlingsprocessen och de överväganden som ligger till grund för metoder och urval. Medan traditionella entreprenader i regel fungerar bäst för mindre komplexa projekt kräver större och mer komplicerade projekt en fördjupad dialog med uppdragsgivaren och samarbeten med flera aktörer. Vår erfarenhet är att partnersamarbeten lämpar sig väl för den senare typen av projekt. I Västerås ser vi att fler projekt skulle kunna upphandlas med ett större åtagande för entreprenören.

Vi strävar efter att sätta upp höga kvalitetskrav kring miljö, social hänsyn och arbetsvillkor i de upphandlingar vi deltar i. Ett exempel på detta är sysselsättningskrav som bidrar till att skapa arbete för människor som står långt ifrån arbetsmarknaden. Genom

att välja rätt upphandlingsmodell och ställa tuffa kvalitetskrav uppnås hållbara lösningar som ger maximal samhällsnytta för pengarna.

Innovativa finansieringslösningar

Många av de investeringar som behöver göras om Västerås ska nå den potential som vi beskriver i vår vision kommer att finansieras på i stort sett samma sätt som pågående satsningar. De resurser som skapas när befolkningen i kommunen ökar, företagen växer och det samlade skatteunderlaget blir större kommer även framgent att vara en viktig finansieringskälla.

Samtidigt står Västerås inför växande kostnader inom välfärden, en utveckling som kommer att kringskära utrymmet för nya investeringar. Av den anledningen är det viktigt att vara öppen för alternativa finansieringsmöjligheter, till exempel samverkanslösningar som möjliggör för



”Genom god planering, bred samverkan och handlingskraft blir visionen verklighet.”

pensionsfonder och andra placerare att investera i lokala och regionala projekt. Ett annat exempel på finansiering som är vanligt i andra länder är användningen av brukaravgifter och nya instrument för att realisera, beskatta eller belåna värdeökningar i mark och fastigheter. Att använda sig av så kallade hyresupphandlingar kan även vara ett sätt att avlasta kommunernas investeringsbudget.

Förutseende planering

I Västerås finns en pågående dialog kring stadsutveckling mellan många olika aktörer. Denna typ av initiativ

är viktiga att värna och utveckla. Genom god framförhållning, strategisk samverkan och klok planering skapas förutsättningar för en stark och hållbar tillväxt. Konkret kan det handla om att välkomna innovationer, skapa en beredskap för att snabbt möta etableringsförfrågningar från både nationella och internationella företag och organisationer, att föra en löpande dialog med det lokala näringslivet och andra viktiga regionala aktörer samt att inom vissa ramar skapa utrymme för ökad flexibilitet, till exempel genom tillräckligt allmänt hållna detaljplaner.

”Nordens kraftcentrum” är vår drömbild för Västerås:

en levande stad med 300 000 invånare och en naturlig knutpunkt i Norden. År 2070 kan upplevas som avlägset, men är närmare än vi tror. Infrastruktur och stadsbebyggelse kräver god framförhållning. Därför bör arbetet påbörjas så snart som möjligt. Genom god planering, bred samverkan och handlingskraft blir visionen verklighet.

Not. 1. <https://www.vasteras.se/download/18.cd745ad1610a438930183/1516369607905/Översiktsplan+öp+2026+plandokument.pdf>

Not. 2. I klimatprogrammet beskrivs detta som att de samlade utsläppen ska vara cirka 85 procent lägre än 1990.
<https://www.vasteras.se/download/18.7957636115873a6aff1217a/1481281694263/Klimatprogram+2017+161031.pdf>

Not. 3. Prognosen baseras på en framskrivning av den befolkningstillväxt som ligger till grund för Västerås stads gällande befolkningsprognos.

Not. 4. Rapport: Godstransporter i östra Mellansverige 2010-2030-2050, KTH.

Not. 5. <https://www.vasteras.se/download/18.7c22fe6b15439b99a9bbe4/1461752588153/Utvecklingsplan+Västerås+hamn.pdf>

Skanska är ett av världens ledande projektutvecklings- och byggföretag. Verksamheten omfattar hus- och anläggningsbyggande samt utveckling av bostäder och kommersiella lokaler. I Sverige har företaget cirka 9 300 medarbetare.

Archus

Archus – en utvecklingspartner. Hos Archus finns specialistkompetens från start till mål. Genom våra verksamheter Arkitektur, Development och Partner tar vi ansvar från affärsutveckling och finansiering till design, projektering och projektgenomförande. Vi driver samhällsutveckling och levererar hållbara lösningar som går att förverkliga.