

Vi har läst och ej noterat något särskilt som vi har synpunkter på. Vi har endast tittat på infrastruktur- och transportfrågor.

Svar på frågorna följer nedan:

1. I remissen till uppdaterad RUS beskrivs ett antal utmaningar på både global, regional och lokal nivå.

- Är de utmaningar som beskrivs relevanta? - Om inte, vad saknas och/eller vad kan strykas?

Svar: Ja, vi anser att de utmaningar som beskrivs är relevanta.

2. Som tidigare har utkastet tre målområden: Välmående, Tillgängligt och Nyskapande Västmanland. Nytt i remissen är att det har införts en struktur med nio insatsområden, tre inom varje målområde för att lättare kunna orientera sig. Varje insatsområde följs upp av ett antal indikatorer (Bilaga 1).

- Är strukturen med insatsområden och indikatorer ändamålsenlig? - Om inte, vilken struktur skulle ni vilja se i stället?

Svar: Ja, strukturen med insatsområden och indikatorer bedöms vara ändamålsenlig. Det var oklart just varför det blev tre insatsområde inom varje målområde.

3. I remissen föreslås handslag/överenskommelsen mellan Region Västmanland och olika aktörer. Handslagen innebär en överenskommelse om vilka eller vilket mål/aktiviteter för att uppnå mål den enskilda kommunen eller aktören kommer att prioritera fram till år 2030.

Hur ser ni på upplägget med handslag? Ser ni redan nu några konkreta områden som ett handslag mellan er organisation och Region Västmanland skulle kunna handla om?

Svar: Handslag är ett annat ord för överenskommelse, kan uppfattas som mindre tydligt och överenskommet. Det är vanligt att träffa överenskommelser i syfte att samverka. Den regionala samverkan är bred. För vår del behöver överenskommelserna bestå av konkreta mål med förslag på åtgärder som är rimliga och genomförbara.

4. Beskriv de storregionala sammanhangen på ett sätt som stämmer överens med er syn på utveckling?

Svar: Ja. För vår del av Västmanland är förbindelserna till Region Örebro län (Örebro) och Sörmland (Eskilstuna) lika viktiga som förbindelsen till Västerås stad. Interregional samverkan behövs inom infrastruktur, kollektivtrafik och digitala lösningar i syfte att underlätta pendling, förslagsvis genom att minska antal byten eller gemensamma digitala boknings- och betalningssystem för resor inom och mellan de tre regionerna.

Länets hamnar i Västerås och Köping är viktiga knutpunkter i godstransportsystemet och har kapacitet för att ta emot mer gods. Genom Målarfarleden och Målarhamnarna når sjöfarten långt in i landet i den befolkningstätaste delen av Sverige. Detta leder till att behovet av landtransporter kan minska, vilket gynnar miljön och trafiksäkerheten och det ger även mer

utrymme för persontrafiken på det hårt belastade järnvägsnätet i Mälardalen. Stora investeringar görs för att möjliggöra effektivare godstransporter via Mälarhamnarna, men för att få full effekt av dessa är byggnation av en ny Hjulstabro helt avgörande. Det är viktigt att verka för konkurrensneutralitet mellan de olika trafikslagen för att stärka sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag.

Då Mälaren är en dricksvattentäkt för miljoner människor är det de också viktigt att balansera fördelarna av ökad sjöfrakt med riskhantering och hållbarhetsåtgärder för att minimera miljökonsekvenser av eventuella olyckor. Under 2022 hanterades drygt 3 miljoner ton god vid hamnarna i Västerås och Köping. Det är en ökning med 13 procent under de senaste fem åren. Det kan anses vara en försiktig ökning av godsvolymer över vattenvägarna som inte riktigt är i paritet med nu genomförda investeringar både i Köping och Västerås hamnar förutom genomföra muddringsarbeten i farleden. Det är viktig att understryka vikten av fortsatt arbete med att ersätta befintlig Hjulstabro, annars är kommunernas och Sjöfartsverkets ansträngningar ej erhålla sin fulla potential.