

Program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur

Remissversion 2014-04-30

”Infrastruktur är livsnerven för att människors vardagsliv och arbetsliv ska fungera samt för att näringsliv och industri ska kunna verka och växa. Varje trafikslag för sig ska kunna fungera väl, men ännu hellre kunna samverka för att hela resan eller transporten ska bli optimal”

Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd

Förord

Ngt spirituellt

Undertecknas

Sammanfattning

Skrivs när dokumentet är "klart"

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	5
1. Om programmet	9
1.1 Målgrupp	9
1.2 Utgångspunkt	9
1.3 Regionala samarbeten	14
1.4 Godstråk, noder, terminaler i storregionen	15
1.5 Fyrstegsprincipen	16
1.6 Avgränsning	17
1.7 Koppling till Vision 2026 – Staden utan gränser	17
2. Syfte	19
3. Mål	21
4. Strategier för att nå målen	23
4.1 Strategier för trafikslagen	24
4.2 Strategier för regional samverkan	28
4.3 Strategier för samverkan med närliggande städer	28
4.4 Strategier för kommunikering av programmet	29
4.5 Handlingsplaner och separata utredningar	29
5. Styrande dokument	33
5.1 EU	33
5.2 Kapacitetsutredning, infrastrukturproposition och regeringens direktiv	33
5.3 Nationell transportplan för åren 2014-2025	34
5.4 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025	34
5.5 Systemanalys inom EBS	35
5.6 Vision 2026 om Västerås – Staden utan gränser	35
5.7 Strategisk plan för Västerås stad 2012-2015	36
5.8 Översiktsplan 2026	36
5.9 Näringslivsprogram	37
5.10 Klimatprogram	37
5.11 Övriga program, policy, riktlinjer och planer	37
6. Underlag	Fel! Bokmärket är inte definierat.

1. Om programmet

Programmet beskriver övergripande hur Västerås vill bidra till en regionalt och nationellt hållbar godstransportkedja där de olika trafikslagen samverkar i ett trafikslagsövergripande system genom att Västerås tänker globalt och agerar lokalt. Programmet tar även fasta i internationella utblickar för Västerås, Mälardalsregionens och Sveriges plats i Europa och världen.

Programmets mål, indikatorer och strategier utgår bland annat från redan fattade inriktningsbeslut gällande väg, järnväg, insjöfart¹ och flygfrakt.

Till programmet hör en Bilaga 1 "Mål-indikatorer-ansvar" som preciserar måluppföljning och uppföljningsansvar samt Bilaga 2 "Strategierna och deras innebörd" som preciserar innebörden av strategierna.

1.1 Målgrupp

Målgruppen för programmet är dels koncernintern och dels extern.

För koncernen ger programmet vägledning för tanke och handling när den hållbara staden planeras samt hur Västerås ska agera lokalt utifrån ett regionalt, nationellt och globalt hållbarhetsperspektiv vad gäller godstransportinfrastruktur.

Den externa målgruppen består av godstillverkare, transportörer, transportköpare och godsköpare samt övriga som på något sätt är inblandade i godsets transportkedja. Den externa målgruppen får genom programmet kännedom om hur Västerås planerar den lokala godsinfrastrukturen utifrån ett regionalt och nationellt hållbarhetsperspektiv.

1.2 Utgångspunkt

Tillsammans behöver vi möta den nuvarande och framtida utmaningen att hantera den mängd gods som behöver transporteras samtidigt som vi når en långsiktigt hållbar utveckling. Prognosen för godsmängder som kommer att använda infrastrukturen pekar kraftigt uppåt. Ökningen beror dels på ökad konsumtion men beror i huvudsak på befolkningstillväxten.

I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen - väg, järnväg, sjö och flyg. Tillsammans med Västerås geografiska läget, 10 mil in i landet, och med det demografiska faktum att det inom en radie av 15 mil bor närmare halva Sveriges befolkning blir Västerås en mycket intressant nod för långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter – en unik plats som kan spela en viktig roll regionalt och nationellt. Med Västerås som utgångspunkt kan regionens och Sveriges konkurrenskraft öka genom att främja den viktiga exporten och importen.

Västerås viktigaste konkurrensfördel med andra städer i inlandet är hamnen². Hamnen är i Trafikverkets kapacitetsutredning utpekad som "central insjöhamn" (Prop. 2012/13:25) och har av

¹ Insjöfart är det femte trafikslaget. De andra fyra är väg, flyg, järnväg och sjöfart. Insjöfart är den del av sjöfarten som lyder under regelverket för inre vattenvägar (lagstiftning kommer troligen under hösten 2014). I dokumentet används "sjöfart" som ett samlingsnamn för godstrafik på vatten och "insjöfart" för sjöfarten på Mälaren.

EU klassificerats som inlandshamn samt som TEN-T hamn³. Närheten till både Stockholm och inlandet gör det attraktivt att arbetspendla till och från Västerås samt skapar goda förutsättningar för företag att placera lager i Västerås där godstransporter kan konsolideras till Västerås för att sedan distribuera till slutkunder.

Västerås är regionens självklara centrum för boende, fritid och näringsliv samt för transport av gods.

Omvärldsanalyser

Den amerikanska organisationen National Intelligence Councils (NIC) omvärldsanalyser beskriver globala utvecklingstendenser på kortare och längre sikt.

Globala trender 2014:

- Ökade samhälleliga spänningar i Mellanöstern och Nordafrika
- Ökade inkomstskillnader
- Bestående strukturell arbetslöshet
- Intensifierade cyberhot
- Passivitet kring klimatförändringar
- Minskat förtroende för ekonomiska inriktningar/riktlinjer
- Brister i ledarskapets värderingar
- Ökande medelklass i Asien
- Mega-cities ökar i betydelse

Globala trender 2030:

NIC beskriver även så kallade Megatrender 2030, trender som man är relativt säker på.

- **Individens inflytande.**
Medelklassen utvidgas i de flesta länder, vilket kan innebära förskjutningar i värderingar och medföra spänningar med avseende på religion, etnicitet och nationell identitet. Lågutbildad arbetskraft sätts under press, då arbetskraften i utvecklingsländerna ökar med en miljard.
- **Ökad urbanisering.**
En ökad inflyttning sker till växande centra, och urbaniseringsgraden bedöms öka till nästan 60 procent. Vissa länder, speciellt i Afrika söder om Sahara och i södra Asien kommer att ha en ung befolkning. Länder med äldre befolkning riskerar en nedgång i den ekonomiska tillväxten.
- **Makten sprids.**
Balansen mellan öst och väst med avseende på ekonomisk makt jämnas ut, och Asien beräknas gå om Nordamerika och Europa. Ökat inflytande från öst innebär också en mer mång-facetterad kultur och förändrade förhållningssätt.

² (PWC, 2012)

³Västerås är kategoriserade som TEN-T port (329 st i Europa). Hamnen är även från och med 2014 klassificerad som både Sea port och Inland port.

- **Växande samband mellan energi, vatten och mat.**
Efterfrågan ökar på naturresurser. Behovet av livsmedel beräknas öka med 35 procent, och efterfrågan på energi med 50 procent de närmaste 15-20 åren. Nästan hälften av världens befolkning kommer att bo i områden med allvarlig vattenbrist.
- **Stockholmsområdet i potentiellt stark tillväxtzon.**
På en europeisk och global nivå ingår södra Skandinavien, södra Finland och Baltstaterna i en potentiellt stark tillväxtzon, där Stockholmsområdet är det starkaste storstadsområdet.

Godssituationen idag

I Östra Mellansverige finns landets största konsumtions- och produktionsmarknad och i regionen finns en stor del av landets Sverige- och Nordenlager. Mer gods transporteras till regionen än från regionen och godstransportsystemet är en del av de nationella godsflöden som i sin tur länkar till internationella system.

De största godsmängderna transporteras på väg. Godsflödena i regionen är koncentrerade till ett fåtal starka stråk där godset på järnväg till den allra största delen kommer söderifrån och in mot Stockholm. Vägtransporterna sker på flera stråk i nord-sydlig riktning men E4/ Essingeleden dominerar. Det finns ett fåtal större järnvägsnoder medan det finns många lastbilnoder. Regionen har också ett flertal hamnar som hanterar olika typer av gods men oavsett godshantering finns det en stor överkapacitet i hamnarna och i sjöfarten.

Stockholm är regionens dominerande målpunkt. Förutom på E4:an kommer en stor del av transitttransporterna via färjetrafiken. Norr och söder om Stockholm, i Roserberg och Årsta, finns stora terminaler för omlastning mellan järnväg- och vägtransporter. För näringslivets lagerhållning är trenden att den flyttar ut från Stockholm till kranskommunerna samt kommunerna längs de starka godsstråken.

Karakteristiskt för Östra Mellansverige gällande godsflöden⁴:

- Mycket gods på väg – största flöden på europavägarna men även på andra viktiga vägar för regionen så som RV 50, 55, 56, 68 och 70.
- För järnvägen är godsstråket genom Bergslagen störst. Därefter Västra stambanan och Södra stambanan söder om Katrineholm.
- Bland hamnarna hanterar Oxelösunds hamn de största godsmängderna.
- Örebro och Hallsberg är viktiga nav för gods på väg och järnväg.
- Arlanda är internationellt sett en viktig nod för flygfrakt.
- Hög andel transitttransporter⁵ genom länen.
- Råolja och mineraloljeprodukter är de största varugrupperna sett till antal ton som transporteras i och genom östra Mellansverige.

Karakteristiskt för Västmanlands län gällande godsflöden⁶:

- Mycket transitttransporter genom länet

⁴ (Godsflöden i Östra Mellansverige, 2013)

⁵ Transit – gods med start och målpunkt utanför det egna länet.

⁶ (Godsflöden i Östra Mellansverige - delen Västmanlands län, 2013)

- Största vägflöden har E20, E18, väg 68 och längs väg 56 mellan Sala och E20.
- På till exempel väg 70 norr om Sala och mindre vägar kring Köping går främst export och import.
- Största järnvägsflöden har godsstråket genom Bergslagen.
- Västerås/ Köping är ett viktigt logistikområde för länet

Godssituationen i morgon

Prognoser visar att efterfrågan på godstranporter ökar kraftigt och i östra Mellansverige ökar den snabbare än i riket som helhet. Detta beror på regionens snabba befolkningstillväxt. Enligt framskrivningarna ökar folkmängden i östra Mellansverige med 1,0-1,4 miljoner personer under perioden 2010-2050⁷. Fram till 2030 är efterfrågeökningen upp emot 40 % och fram till 2050 upp emot 70 %⁸. Om inga åtgärder görs för att främja trafikslagsövergripande godstranporter kommer sjöfartens och järnvägens andelar att minska vilket innebär att den absolut största ökningen kommer att ske på vägen. Prognoser för lastbilens ökning visar på 37 % fram till 2030 och 67 % fram till 2050⁹. Prognosen för fraktflyget är en ökning om knappt 6 % de närmsta åren.

Ett redan hårt belastat väg- och järnvägsnät tillsammans med allt större miljökrav gör det angeläget att hitta nya rationella transportlösningar. En ökad befolkning kommer också att medföra ökad pendling och ökade bygg- och servicetransporter i regionen som konkurrerar om infrastruktursystemets kapacitet. Trafikverkets kapacitetsutredning pekar på att väg- och järnvägsnätet inte kommer att räcka till och att kapacitetsbristerna inte kommer att kunna byggas bort

Vi står inför en framtid med ett stort antal utmaningar och i dem en viss mån av motstående utmaningar:

- Godstrafiken ökar.
- Det är konkurrens om infrastrukturens kapacitet och investeringsmedlen till infrastrukturen.
- Kapaciteten på väg, flyg och sjöfart är tillräcklig utanför Stockholm.
- En tillräcklig järnvägskapacitet för att järnvägen ska kunna ta hand om godsflödena kommer vi rimligen inte att få inom en överskådlig framtid.
- Nationella och internationella klimatmål.
- Konkurrens om marken.

Västerås i Europa

På en europeisk och global nivå ingår södra Skandinavien, södra Finland och Baltstaterna i en potentiellt stark tillväxtzon. Stockholmsområdet är det starkaste storstadsområdet i denna zon. För att Stockholmsområdet ska bli och fortsätta vara en stark tillväxtzon är det nödvändigt att utveckla infrastrukturen och åtgärda flaskhalsar i systemet.

Europeiska kommissionen har antagit ett förslag till nytt stomnät som ska utgöra ryggraden för transporter inom EU. TEN-T-stomnätet kompletteras med ett övergripande transportnät som ansluter till stomnätet på regional och nationell nivå. Underperioden 2014-2020 kommer projekt

⁷ (RAPPORT 2013:8)

⁸ (ISBN 978-91-8753-13-0)

⁹ (Trafikverket, 2013)

finansierade av EU att inriktas på nio korridorer längs stomnätet så att felande länkar åtgärdas, flaskhalsar undanröjs och nätet blir effektivare. Sverige berörs av korridor nummer fem (core network Scandinavian-Mediterranean) som avser förbindelsen mellan Helsingfors-Stockholm-Köpenhamn och vidare ner mot Italien. I första hand prioriteras finansieringar av järnvägsprojekt, men möjlighet kommer även att finnas att ansöka om EU-finansiering för andra trafikslag på stomnätet samt för åtgärder på det anslutande TEN-T-nätet. Syftet med det nya transportnätet är att det ska bidra till säkrare transporter och mindre trafikstörningar samt snabbare och smidigare resor. I stomnätet ska de viktigaste anslutningarna och knutpunkterna i TEN-T prioriteras för att fungera fullt ut 2030.

Såväl stomnätet som det övergripande anslutande nätet omfattar väg, järnväg, flyg, inre vattenvägar och sjötransporter samt intermodala plattformar.

Inom östra Mellansverige ingår de stora europavägarna, Godsstråket genom Bergslagen, Ostkustbanan, södra och västra stambanan inklusive Ostlänken, "Motorways of the Sea" i Östresjön samt de stora flygplaster och hamnarna i det europeiska transportnätet. TEN-T.

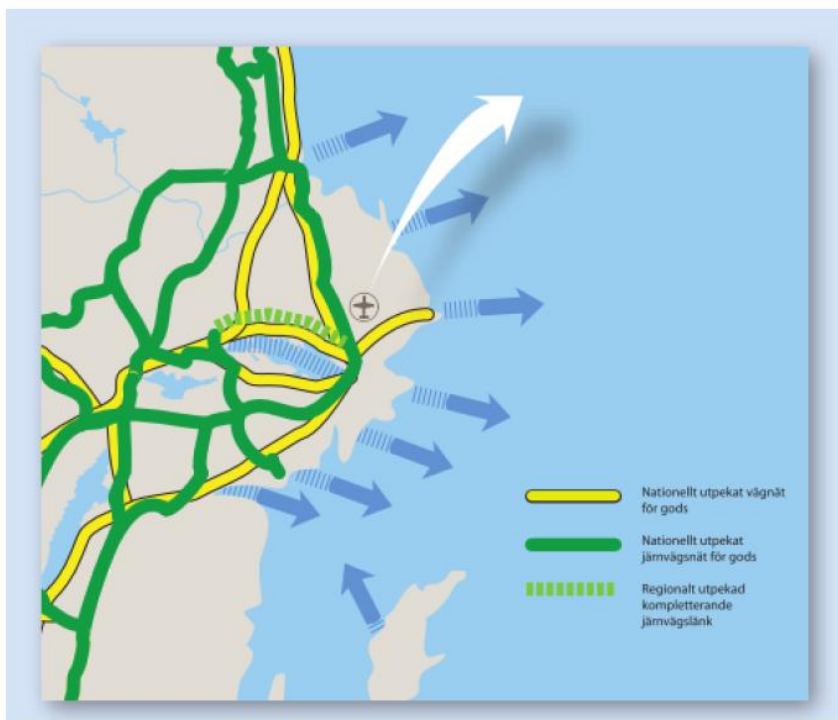


Bild 1.2.1 Trafikverket har pekat ut godsstråk som även av Godstransportrådet Östra Mellansverige bedöms vara överordnade och mest angelägna för satsningar på kapacitet, trafikering och hög driftstandard.)

Mälarnamnarna (Västerås och Köpings hamnar) anknyter till Nordiska triangeln och till den nya core network Scandinavian-Mediterranean corridor och även till Botniska korridoren som ingår i EUs TEN-T Core Network. Mälaren är definierad som inre vattenväg i det nya TEN-T direktivet som gäller från 2014-01-01 och Transportstyrelsen har regerings uppdrag att förbereda Sveriges anslutning till inre vattenvägsdirektivet (EC 2006/87).

Samhällets kostnader för olika fraktalternativ

De externa marginalkostnaderna för infrastrukturen (slitage och nedbrytning), trafiksäkerhet, CO₂-utsläpp och luftföroreningar har i rapport från VTI¹⁰ studerats för fem internationella godstransportrelationer som har Sverige som start eller mål. Generellt är det externa kostnaderna högst för vägtransporter, följt av järnvägstransporter och lägst för sjötransporter. De externa kostnaderna skulle öka för väg och järnvägstransporter om kostnaderna för buller och trängsel inkluderades.

1.3 Regionala samarbeten

I stor- och närregionen finns ett flertal samarbeten över kommun och länsgränser. Samarbeten där Västerås som regionstad och geografiska placering är en nyckelspelare. De samarbeten som Västerås deltar i och som spänner över många regionplaneringsfrågor är (geografisk omfattning redovisas i Bild 1.3.1 nedan):

- Mälardalsrådet och En Bättre Sits-samarbetet¹¹
- ABCU-nätverket¹²
- Nyckelstråket¹³
- 4-Mälarstäder¹⁴
- U-län¹⁵
- Eskilstuna-Västerås¹⁶

Det finns även viktiga samarbeten i sakfrågor där Västerås driver och deltar. Dessa är bland annat:

- Råta linjen¹⁷
- Mälarlogistik¹⁸
- Mälarbanan¹⁹
- Arosstråket²⁰

¹⁰ VTI notat 10-2013

¹¹ (Mälardalsrådet) (En Bättre Sits)

¹² Ett samarbete kring gemensamma frågor för AB-, C- och U-län rörande fysisk planering i stråket Stockholm-Västerås

¹³ (Nyckelstråket)

¹⁴ Ett samarbete mellan Västerås, Eskilstuna, Strängnäs och Enköping kring gemensamma utvecklingsfrågor

¹⁵ Nätverk och frågor inom länet ledda av VKL, Länsstyrelsen, Landstinget beroende på fråga och ansvar

¹⁶ Samarbetet för bättre utbyte mellan städerna, bl a genom förbättrande förutsättningar för den sammanbindande infrastrukturen.

¹⁷ (Råta Linjen)

¹⁸ (Mälarlogistik)

¹⁹ (Mälarbanan)

²⁰ Planering för ny järnvägsförbindelse mellan Västerås och Uppsala/Arlanda

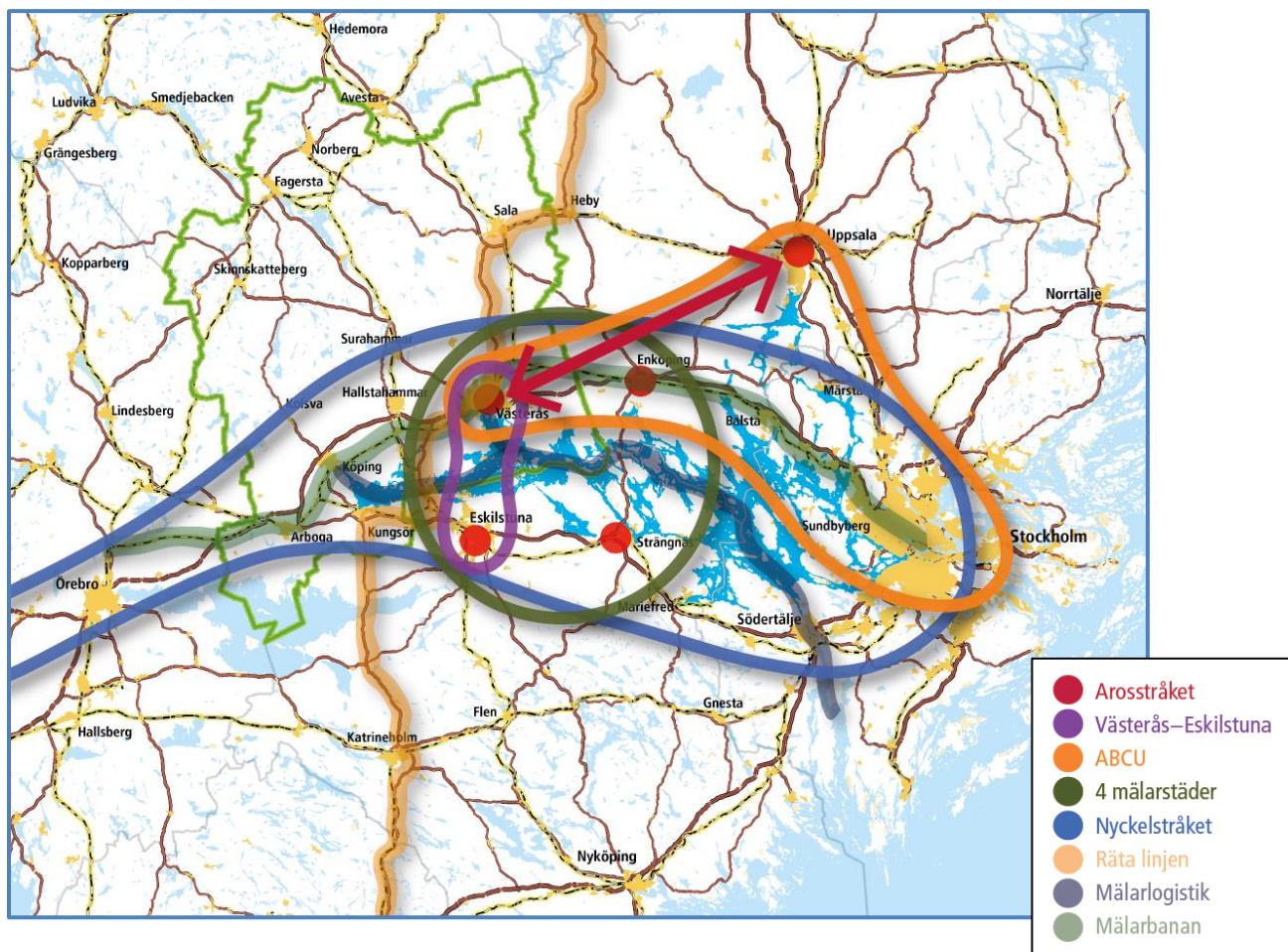


Bild 1.3.1 De olika regionala samarbetenas geografiska omfattning samt geografisk sträckning av sak-samarbeten.

1.4 Godstråk, noder, terminaler i storregionen

I Storregionen finns tre av Sveriges tio så kallade basflygplatser, Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma och Visby flygplats. Regionen har också flygplatser som drivs i kommunal eller privat regi, varav de största är Örebro, Västerås, Skavsta, Norrköping och Linköping.

I Storregionen finns sju hamnar - Stockholmshamnar, Södertälje hamn, Harghs hamn, Mälärhamnar, Norrköpings hamn, Gävle hamn och Oxelösunds hamn. Idag är hamnarna viktiga noder i regionen för flera transportslag.

Regionen genomkorsas av flera nationellt utpekade järnvägar för gods- och persontransporter så som Västra stambanan, Södra stambanan, Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Regionen berörs även av många viktiga banor som har sin start- och målpunkt inom eller i nära anslutning till regionen Dessa är Mälärbanan, Svealandsbanan, Stråket Sala-Oxelösund, Dalabanan, Bergslagspendeln och Stångådalsbanan/ Tjustbanan.

Många av de regionalt och nationellt mest betydelsefulla vägarna för transport av gods passerar genom regionen - europavägarna E4, E18, E20 och E22 samt de nationella riksvägarna väg 50, väg 56 och väg 70.

I Stockholm är Årsta den viktigaste terminalen för gods på järnväg. Rosersberg kan få motsvarande roll för gods som ska till eller från området norr om Mälaren. Hallsberg är regionens största nav för godstransporter på järnväg. Godset på lastbil samlas på terminaler utspridda i regionen.

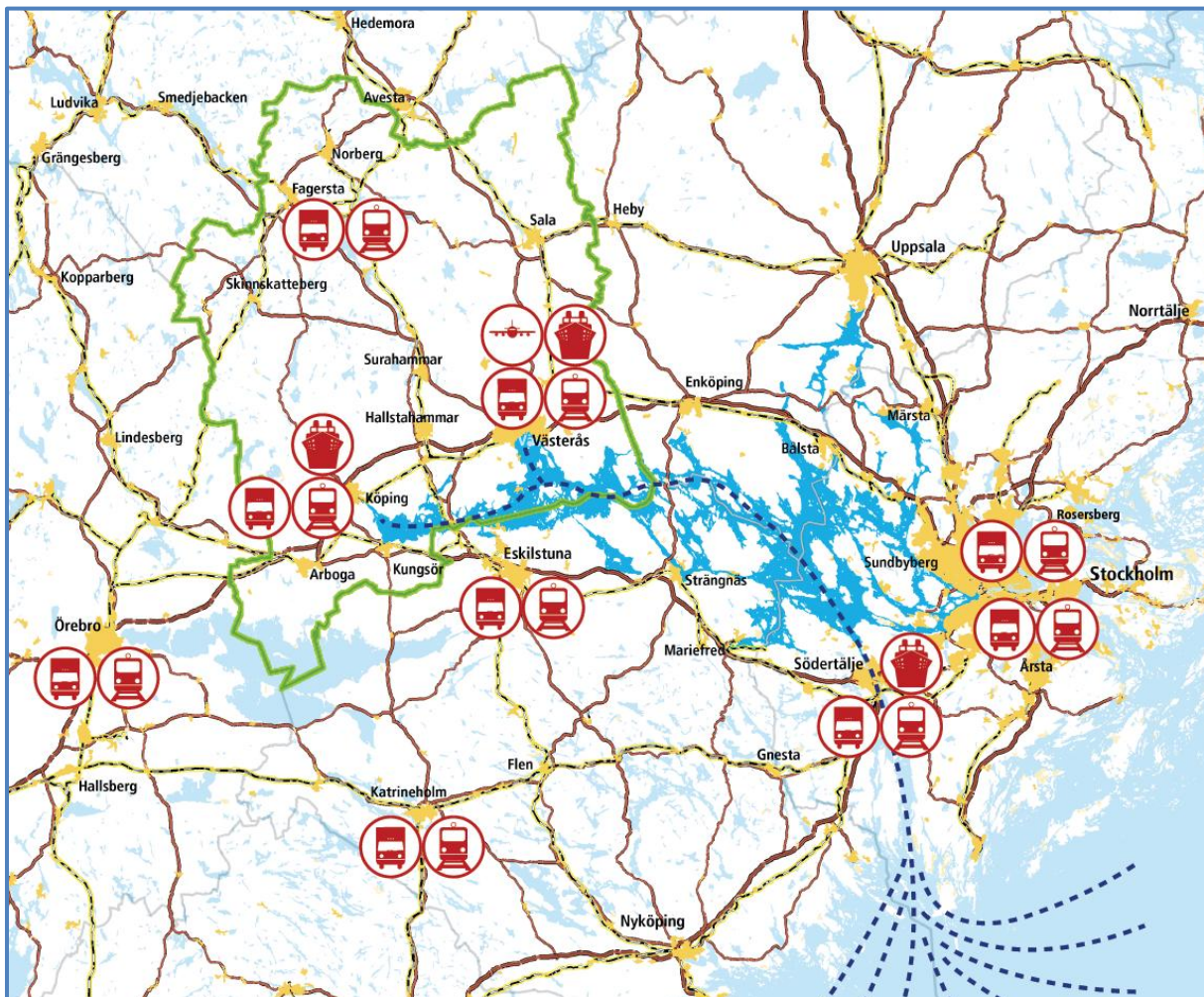


Bild 1.4.1 Inom Västerås och i Västerås närhet finns många av regionens och landets viktiga infrastrukturstråk samt noder för på-, av- och omlastning.

1.5 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för all planering av transportsystemet, både vad gäller förvaltning och utveckling. Fyrstegsprincipen innebär ett förhållningssätt för att hitta den bästa åtgärden för att lösa en brist eller ett problem i transportsystemet. Tankbara åtgärder för att hantera en brist analyseras i fyra steg enligt bild 1.5.1 nedan.

1. **Tänk om**

Åtgärder som kan påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt

t ex godstranport till sjöss istället för med lastbil

2. **Optimera**

Åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen

t ex samordning av transporter, kombinera flera trafikslag

3. **Bygg om**

Åtgärder som innebär begränsade ombyggnadsåtgärder

t ex ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg, komplettering med mötesspår på järnväg, kompletteringar i landinfrastrukturen som kopplar mot sjöfart

4. **Bygg nytt**

Åtgärder som innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

t ex byggande av ny järnvägssträcka

Bild 1.5.1 Övergripande bild över fyrstegsprincipens fyra steg. Källa: Trafikverket

1.6 Avgränsning

Programmet omfattar inte handlingsplaner och strategier för respektive trafikslag eller hur koppling ska fungera. Till följd av detta program behöver därför ett antal fördjupningar där detta belyses mer detaljerat. Fördjupningarna tillsammans med detta program, som är överordnande, bildar en komplett och detaljerad bild över önskad utveckling och en total handlingsplan för att nå dit.

Programmet avgränsas och omfattar inte de inomkommunala transporterna eller stadens varudistribution. Inte heller kommer persontrafiken beskrivas eller behandlas på annat sätt än att godstrafik och persontrafik bägge ska fungera, det ena får inte slå ut den andra om det inte är klart uttryckt att ett visst trafikslag eller sträcka särskilt ska prioriteras för det ena eller det andra.

1.7 Koppling till Vision 2026 – Staden utan gränser

Kopplingen till Vision 2026 "Staden utan gränser" är tydlig. Ett väl underbyggt program för trafikslagövergripande infrastruktur främjar hållbara godstranporter och är en viktig pusselbit i att förverkliga visionen om att det inte längre finns några gränser. Västerås är en stad där människorna och tekniken bildar en framgångsrik symbios och tillsammans genom kreativa samarbeten skapar vi mervärden för den trafikslagsövergripande infrastrukturen för gods²¹. Genom handlingskraft, öppenhet för nya idéer och kloka samverkansformer vad gäller hållbara godstranporter hamnar världen i Västerås och Västerås i världen.

"Staden utan gränser", staden där människorna känner att allt är möjligt, en stad att vara stolt över.

²¹ Beskrivs av Regeringen i sina direktiv till Trafikverket inför att upprätta åtgärdplan för infrastrukturen (Rskr. 2012/13:119)

2. Syfte

Programmets övergripande syfte är att visa hur Västerås avser att möta den nuvarande och framtida utmaningen att hantera det gods som behöver transporteras samt hur Västerås vill främja en långsiktigt hållbar utveckling. Genom att arbeta med detta kan vi även stärka stadens attraktivitet och konkurrenskraft som logistikort och regioncentrum där näringslivet ser det som en självklarhet att utvecklas och investera – en nod som attraherar nya flöden och aktörer.

Programmet är ett verktyg för Västerås att genom aktiva åtgärder, vad gäller infrastruktursatsningar och näringslivsplanering²², bidra till regionalt- och nationellt hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter.

Genom att transportera gods till, från och via Västerås kan kunder och brukare med Västerås som nod använda det mest effektiva och hållbara sättet att transportera sitt gods till dess geografiska målpunkt.

Programmet syftar till att Västerås kan erbjuda en mycket god tillgänglighet lokalt, interregionalt och internationellt. Detta uppnås genom att Västerås är en nod där allt finns samlat i form av infrastruktur, samarbetet och hoplänkade system som gör att godsets hela resa kan beaktas.

²² Hur Västerås översiktsplaner och detaljplaner tydligt visar förutsättningarna för olika verksamheter att etablera och vidareutvecklas samt hur Västerås avser att satsa på olika infrastrukturanläggningar.

3. Mål

För att svara upp mot det övergripande målet i Vision 2026 om Staden utan gränser och strategierna i Översiktsplan 2026 har programmet för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur följande mål med tillhörande indikatorer. För måluppföljning är 2014 basår att jämföra mot.

Till programmet hör en Bilaga 1 "Mål-indikatorer-ansvar" som preciserar måluppföljning och uppföljningsansvar.

Mål 1:

En långsiktigt hållbar och trafikslagsövergripande godsinfrastruktur i Västerås.

Indikator:

- 1.1 Mängden gods som nyttjar insjöfart ska öka.
- 1.2 Mängden gods som har målpunkt utanför kommunen och som nyttjar Västerås eller de samarbeten som Västerås har för en trafikslagövergripande transport ska öka.
- 1.3 Andelen båtar som kommer tomma in respektive går tomma ut ur Västerås hamn ska minska.

Mål 2:

Västerås är storregionens²³ självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagövergripande godstranporter.

Indikator:

- 2.1 I Västerås hamnområde etablerar sig fler företag.
- 2.2 Västerås har 2026 samarbete med närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara nationellt och internationellt betydande logistikcentrum.²⁴
- 2.3 Västerås är 2020 utpekat i Nationell plan som central för fraktflyget.
- 2.4 Västerås andel av fraktflyget ska öka.
- 2.5 Västerås är 2026 Sveriges och nordens största aktör inom insjöfarten.

²³ Storregion definieras som det område som har funktionsmässiga kopplingar. Följer inte kommun-, läns- eller andra juridiska gränser.

²⁴ De som köper eller på annat sätt nyttjar godstranporter kan alltid erbjudas den mest effektiva och hållbara transporten för den specifika godstypen till dess geografiska målpunkt.

Mål 3:

Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara transportlösningar på både kort och lång sikt.

Indikator:

- 3.1 Västerås har år 2020 minst ett samarbete med utomkommunal anläggning.
- 3.2 Västerås har 2026 samarbete med närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara ett hållbart, nationellt och internationellt betydande logistikcentrum.²⁵
- 3.3 Mängden gods som nyttjar Västerås eller de samarbeten som Västerås har för en trafikslagsövergripande transport ska öka.

Mål 4:

I Västerås finns den tillgänglighet som näringslivet efterfrågar vad gäller transport av gods.²⁶

Indikator:

- 4.1 Genom att använda Västerås som nod effektiviseras transporttiden och/eller transportssträckan.
- 4.2 Genom att använda Västerås som nod nås positiv effekt gällande ekonomiska-, miljö- och klimatmässiga hållbarhetsaspekter.
- 4.3 Genom att använda Västerås som nod ökar tillförlitligheten för att godset når sin slutdestination i tid.
- 4.4 Genom att använda Västerås som nod ökar enkelheten för att beställa en transport som använder fler än ett trafikslag.

²⁵ De som köper eller på annat sätt nyttjar godstransporter kan alltid erbjudas den mest effektiva och hållbara transporten för den specifika godstypen till dess geografiska målpunkt.

²⁶ Tillgänglighet för näringslivet är av näringslivet upplevd tillgänglighet.

4. Strategier för att nå målen

Möjligheten till trafikslagsövergripande lösningar är det som gör Västerås och den kringliggande regionen unikt. Här finns Nordens största insjöhamn med kopplingar till Europa och världen, närhet till flera nationella vägar och järnvägar samt flygplats. I Västerås, med kringliggande region, möjliggörs i Västerås en nod för trafikslagsövergripande transporter där godsets ”hela-resan-perspektiv” beaktas och förstärks genom kreativa samarbeten inom regionen.

Till programmet hör en Bilaga 2 ”Strategierna och deras innebörd” som preciserar innebörden av strategierna.

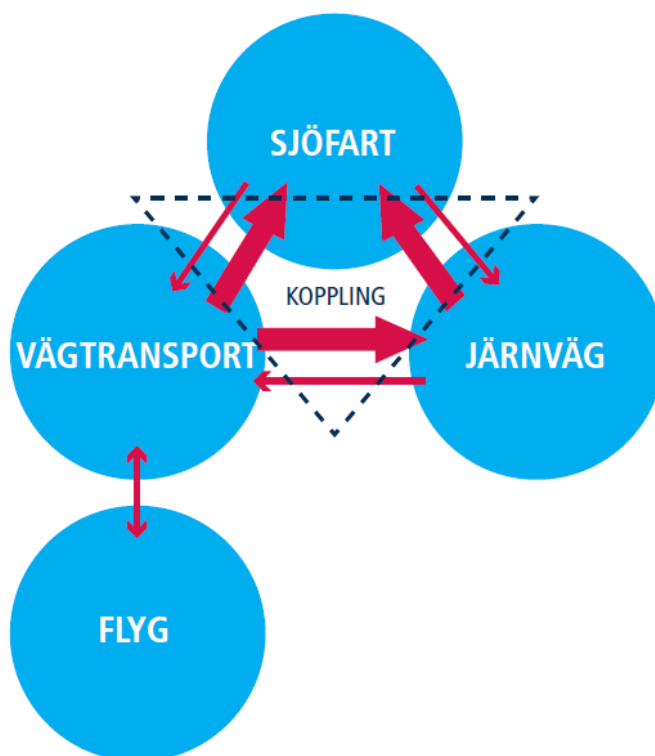


Bild 4.1 Bilden visar en schematisk bild över en godsnod och principer för trafikslagsövergripande infrastruktur. Inget gods börjar eller slutar vid kaj - samverkan behövs mellan sjö och väg/ järnväg. Ofta når inte heller järnvägen fram till slutkund samverkan behövs mellan väg och järnväg. För att samverkan mellan trafikslagen ska fungera behöver de kopplas ihop via terminalfunktioner. Gods som fraktas via flyg är så pass olikt det som fraktas med sjö och järnväg att någon koppling dem emellan vanligen inte behövs - flygfraktens samverkan sker via vägtrafik.

Gods behöver flyttas från väg och järnväg till sjöfart, men även från väg till järnväg för en hållbar och effektiv godshantering där hela transportsystemets sammanlagda kapacitet nyttjas effektivt och hållbart avseende transport av olika typer av gods. Den kapacitetsstarka sjöfarten behöver därför avlasta väg- och järnvägsnätet som idag har stora kapacitetsbegränsningar och som för vissa delar nått sitt absoluta tak för vad det klarar av att hantera. För att klara de klimat och miljömål som satts upp lokalt, regionalt, nationellt samt inom EU behöver vägtrafikens miljöbelastning minskas.

Nyckeltal för lastkapacitet	
1 container ²⁷	2 TEU ²⁸
1 tåg 600 m	42 container (84 TEU)
1 tåg 630 m	46 container (91 TEU)
1 tåg 750 m ²⁹	54 container (108 TEU)
1 lastbil, odelad	1 container (2 TEU)
1 lastbil, delad	1+1 container ³⁰ (3TEU)
1 vanligt fartyg som trafikerar Mälaren idag	200 container (400 TEU)
Fartyg Mälarmax idag	500 container (1 000 TEU)
Fartyg Mälarmax 2018 ³¹	1 000 container (2 000 TEU)
1 vanligt fartyg (ej insjö) t ex Maersk Emma	5 500 container (11 000 TEU)
Exempel 1: 1 Mälarmax 2018 = 1 000 lastbilar = 22 tåg	
Exempel 2: 1 fartyg Emma = 5 500 lastbilar = 120 tåg	

Bild 4:2 Nyckeltal för att se lastkapacitet för olika trafikslag. Flyget ej medtaget eftersom flyget inte hanterar containers och fraktar en helt annan typ av gods.

Västerås behöver arbeta såväl storregionalt som lokalt för att nå de uppsatta målen. Oaktat om nationella, regionala eller lokala infrastrukturarbeten direkt eller indirekt berör Västerås är det viktigt att vara medveten om att infrastrukturen är ett sammanlänkat system vilket gör att varje specifik åtgärd får en större systembetydelse.

Strategi:

- **Arbeta trafikslagsövergripande med systemförståelse.**
- **Storregionalt samarbete för att få till stånd de gemensamt prioriterade projekten.**
- **Arbeta för en hållbar godsinfrastruktur där prognoser används som ett verktyg för planeringen (inte som fakta om framtiden) och som leder mot de uppsatta klimatmålen.**
- **Arbeta för en helhetssyn på infrastrukturen och trafikslagsövergripande lösningar genom kommunikation och kompetensutveckling hos godsägare, transportörer och morgondagens logistikansvariga.**

4.1 Strategier för trafikslagen

Järnväg

Transport på järnväg är ur miljösynpunkt en hållbar transport. Kapaciteten på järnvägen är begränsad

²⁷ I dag är oftast en container 40 fot, vilket motsvarar 2 TEU. Mindre containers om 20 fot (1 TEU) förekommer.

²⁸ TEU är en förkortning av Twenty-foot Equivalent Unit, vilket på svenska blir Tjugofotsekvivalenter.

Detta är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot (6,10 meter), bredd 8 fot (2,44 meter), höjd 8,6 fot (2,59 meter) ett fartyg/tåg eller lastbil kan lasta eller vilken volym som passerar igenom en logistiknod.

²⁹ Denna längd är idag bara möjlig på ett fåtal ställen och sträckor i Sverige

³⁰ En 40-fots och en 20-fots container vilket innebär maxlast på lastbilar enligt dagens regler. Utredningar pågår om att kunna öka lastbilens maxvikt.

³¹ Mälarmaxprojektet som möjliggör för säkrare och mer tillgänglig Mälarmax innebär att största båtstorlek kan öka i och med en större sluss i Södertälje. Mälarmaxprojektet beräknas ha driftstart 2018.

och har för många sträckor slagit i kapacitetstaket vilket ger ökade transporttider och förseningsrisker. Bristande kapacitet är ett hinder för att kunna öka godstrafiken på järnvägen. Samtidigt som trycket på ökad godstrafik på järnväg är stort är det av stor betydelse för Västerås och regionen är att det gods som färdas på järnvägen inte stör persontrafiken.

Idag går det stora mängder gods på järnväg som skulle kunna använda sjöfarten på sin transportsträcka. Genom en överflyttning av gods från järnväg till sjöfart skulle kapacitet kunna frigöras på järnvägen till förmån för det gods som lämpligast fraktas på järnväg beroende på sin art och målpunkt. Ett frigörande av kapacitet på järnvägen skulle positivt påverka möjligheten till en ökad persontrafik. För att möjliggöra detta krävs bland annat att det finns bra järnvägsanslutningar till hamnen.

Järnvägsnätet är statlig infrastruktur och kommunernas direkta påverkangrad är låg. Det är extra viktigt att Västerås engagerar sig i järnvägsobjekt som är storregional prioriterade och som har stor betydelse för Västerås utveckling och utbyte med sitt omland. De projekt som gynnar godstrafiken gynnar per automatik persontrafiken och vice versa.

Strategi:

- ***En för Västerås och storregionen konkurrenskraftig järnväg för gods- och persontrafik.***

Väg

Transport på väg är ur miljösynpunkt inte en hållbar transport. Transportsektorn är en stor bidragande utsläppkälla av klimatstörande ämnen varav vägtransporterna är den i särklass största. I förhållande till järnväg och sjöfart fraktar en lastbil små mängder gods, vilket även gör transportsättet ytineffektivt.

Utanför Stockholm har vägsystemet, med några få undantag, tillräcklig kapacitet. Dagens problem i vägsystemet är i stället brister i kvalitet som till exempel korsningar med hastighetsbegränsningar, backar med många avåkningar vintertid, brist på omledningsvägar vid olyckor och brist på säkra rast- och vilplatser för förare. Insatser för att stärka vägnätet bör koncentreras till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträckor som är olycksdrabbade och/ eller saknar omledningsvägar.

Väganslutningarna till och från Västerås har under senare år upprustats och fungerar idag relativt bra. Väganslutningarna till flygplatsen och hamnen är goda med närhet till E18 via väl anpassade anslutningsvägar.

Vägsnätet är i stora delar statlig infrastruktur och i några delar regional infrastruktur. Kommunernas direkta påverkangrad är därför låg.

Strategi:

- ***Trafiksäkra vägar i anslutning till Västerås som säkerställer möjligheterna till intermodalitet och därmed förenklar kombinationen av vägtransporter och järnväg/ flygfrakt/ insjöfart.***

Insjöfart

Över 90 procent av den svenska utrikeshandeln passerar genom hamnarna. Sjöfartsverket har ansvar för de allmänna farlederna fram till hamnområdesgränsen där hamnarna tar över ansvaret.

Västerås hamn är Nordens största insjöhamn och har ett strategiskt läge vid en knutpunkt för olika transportslag i Sveriges största befolkningsregion och är i Trafikverkets Kapacitetsutredning (TrV 2012:101) utsedd till central insjöhamn liksom den är utsedd till riksintresse för insjöfarten.

Efter inträdet i EU är inte Sverige beroende av en nationell hub³² mot omvärlden utan kan ta in internationellt gods i flera hamnar. Den stora omlastningen från bland annat Asien sker idag i Europa för vidare transport till bland annat Sverige. Sjöfart längs Östersjökusten och i Mälarfartleden kan med de rätta förutsättningarna vara ett komplement till sjötransporterna till och från Göteborgs hamn och därmed bidra till att frigöra kapacitet på väg- och järnvägsnätet i hela östra Mellansverige.

Till Mälarhusarna kommer idag gods direkt från hela Nordeuropa inklusive Ryssland och Baltikum samt även till viss del från Medelhavsländerna. Containers som lastas om i Bremerhaven/Hamburg kan komma från hela världen. Från Mälarhusarna går containers till hela världen men framförallt till Storbritannien och övriga Europa.

Sjöfart är ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsätt med stor kapacitet. Till skillnad mot väg och järnväg har sjöfarten ingen kapacitetsbrist. Mälarhusarna är idag underutnyttjad och agerar endast på 40 % av nuvarande miljötillstånd (en utökning i och med Mälarhusprojektet är ej medräknad) vilket innebär att ca 1 av 10 båtar kommer tomma in till hamnarna och 9 av 10 båtar går tomma ut.

Mälarhusarna utmärker Västmanland i det storregionala perspektivet. Västerås är medveten om att genom att utveckla hamnen, hamnområdet och dess influensområde har Västerås en möjlighet att vara Sveriges och kanske Nordens största aktör inom insjöfarten. Västerås medfinansierar slussutbyggnaden i Södertälje inklusive farleden in till Västerås och Köpings hamnar (Mälarhusprojektet). Mälarhusprojektet³³ innebär större tillgänglighet och säkerhet för insjöfarten på Mälaren samt möjlighet till utvecklad insjöfart både till Västerås och Köping.

Strategi:

- **Främja arbete med att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.**
- **Synliggöra fördelarna med sjöfarten i allmänhet och Mälarhusfarten i synnerhet som en del i ett trafikslagsövergripande system.**

Flygfrakt

Flygtransporter främjar handelsströmmar och handel genom att öppna upp för handel med varor som inte är möjliga att transportera långa sträckor via andra transportslag på grund av tidkritisk produktion. Flygfrakt motsvarar en liten del av den totalafraktvolymer (globalt 2 %), men en stor del av transportvärdet (globalt 35 %) och är därmed en viktig faktor för den globala ekonomin. Ungefär hälften av volymerna är planerad logistik medan den andra hälften är oplanerade akutsändningar.

³² Hub = centrum, medelpunkt, nav. Vanligt begrepp inom sjöfarten för att beskriva en hamn av större betydelse.

³³ Projekt mål: möjliggöra för att större båtar trafikerar Mälaren 2018.

Flygets miljöbelastning har minskat och fortsätter att minska i och med att flygplan och körsätt utvecklas till att dra mindre och mindre bränsle. Flygfraktens reella miljöbelastning är svårberäknad då en del gods går i rena fraktflyg av olika typer och annat gods transporteras i passagerarflygplan.

Arlanda flygplats har mest flygfrakt i Sverige men opererar trots det bara på ungefär halva sin kapacitet³⁴. Antalet rörelser på Arlanda förväntas öka långsamt och kapaciteten kommer att räcka under överskådlig tid oavsett om Bromma flygplats stängs innan det nuvarande avtalet går ut 2038.

Prognosen för flygfrakten är en global tillväxt om 5,9 % de kommande åren. Dock är branschen väldigt konjunkturkänslig, men den har en förmåga att snabbt anpassa sig.

Västerås flygplats är landets femte största fraktflygplats och är med bland de av Trafikverket utpekade flygplatser som är av riksintresse för luftfarten "*Behovet av flygplatskapacitet för att säkerställa framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen motiverar att flygplatsen är ett utpekat riksintresse*". Däremot är Västerås flygplats inte utpekad i Nationell transportplan för åren 2014-25 som central för fraktflyget. I Västerås och Bergslagen finns mycket industri som tillverkar komponenter till anläggningar med mycket höga krav på drifttillgänglighet och snabb reservdelsförsörjning. God tillgång till fraktflyg är en viktig del i transportutbudet för att kunna motivera lokalisering av centrallager och liknande. Västerås flygplats är en av de största aktörerna i Sverige på detta område. Västerås flygplats opererar idag på cirka 40 % av sin tillgängliga kapacitet enligt gällande miljötillstånd.

Strategi:

- **Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling.**
- **Synliggöra fördelarna med storregionalt samordnad flygplatsstruktur.**

Terminalfunktion

En terminalfunktion som kopplar samman trafikslagen genom omlastning är nödvändig för en fungerande transportkedja. Eftersom inget gods börjar eller slutar vid kaj är hamnarna viktiga noder i regionen för flera transportslag. Det finns flera större kombiterminaler i regionen, men det saknas idag tillförlitlig statistik om volymer. Godset på lastbil samlas på terminaler utspridda i regionen. Regionens kombiterminaler har idag överkapacitet.

Strategi:

- **Terminalfunktionen i Västerås ska vara en kommunicerande enhet som effektivt kopplar ihop trafikslagen så att alla som hanterar godset (tillverkare, transportör, godsägare) kan se hela resan och följa sitt gods.**

³⁴ Cirka hälften av all varuhandel som sker med flyg i Sverige går via Arlanda. Via Arlanda, Landvetter och Malmö Airport passerar omkring 95 % av det flygna godset till och från Sverige.

4.2 Strategier för regional samverkan

Det är många faktorer som Västerås inte kan besluta över som har stor betydelse och inverkan på möjligheterna till att skapa en struktur som fullt ut är trafikslagsövergripande. Detta gäller bland annat konkurrensneutralitet mellan trafikslagen via till exempel avgiftsstrukturerna, statliga utbyggnad av infrastruktur, regionala kompletteringar i infrastrukturen, införlivande av nya eller ändrade regelverk så som till exempel EUs definition och regler för inre vattenvägar samt andra nationellt och internationellt beslutade regler och krav.

Det är viktigt att Västerås, Västmanland, Mälardalsregionen och hela östra Mellansverige drar åt samma håll vad gäller infrastrukturfrågor. Vi ska komplettera och stärka varandra utifrån gemensamma budskap. Programmet utgår från hur Västerås kan agera lokalt utifrån ett storregionalt perspektiv där godsets "hela-resan-perspektiv" beaktas.

En annan faktor som främjar regional utveckling är tillgänglighet³⁵. För att tillgängligheten ska öka behöver transporterna kunna ske kostnadseffektivt, med ökad tillförlitlighet och enkelhet för nyttjande av ett trafikslagsövergripande transportssystem. En ökad tillgänglighet i form av en god infrastruktur kan leda till stora effekter om fysiska eller upplevda flaskhalsar försvinner.

Strategi:

- **Främja en trafikslagsövergripande godsinfrastruktur med Västerås som en regional nyckelspelare.**
- **Västerås ska samspela med närliggande kommuner.**
- **Regiontäckande åskådliggöra det totala infrastruktursystemets tillgängliga kapacitet.**

4.3 Strategier för samverkan med närliggande städer

Vi ska nyttja den regionförstorande effekt som bra infrastruktur medför genom att se utvecklingen regionalt och globalt. Utifrån detta ska Västerås agera lokalt och i samverkan med andra städer och anläggningar i regionen.

Det är viktigt att hitta former för strategiska samarbeten och identifiera gemensamma intressen med närliggande städer och anläggningar istället för att en konkurrens uppstår.

Tillsammans med närliggande kommuner är det en möjlighet att erbjuda hållbara transportlösningar där sjötransport kombineras med landstranport som kombineras med luftburen transport där godset resa kan starta eller sluta, alternativt passera, var som helst i storregionen och ändå erbjudas det mest långsiktigt och kortsiktigt hållbara transportsättet.

Strategi:

- **Undersöka möjligheterna för och utveckla ett samarbete med närliggande kommuner och anläggningar.³⁶**

³⁵ Tillgänglighet = den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås för näringslivets behov.

³⁶ Genom till exempel en samverkan Västerås-Eskilstuna-Örebro/Hallsberg-Södertälje kan hela Mälardalsregionen täckas in.

4.4 Strategier för kommunikering av programmet

För att programmet ska få genomslagskraft såväl internt inom koncernen Västerås stad såväl som externt bland de som direkt eller indirekt påverkar hur gods transporterats behöver stor vikt läggas på hur programmet kommuniceras både vad gäller budskap samt presentation och paketering. Programmet behöver kommuniceras särskilt, likväl som en del av Västerås totala erbjudande. Stor fokus behöver läggas på syfte, budskap och paketering riktat till olika grupper.

Strategi:

- **Aktivt kommunicera programmet internt och externt.**
- **Aktivt arbeta för att Västerås stads etableringsprocess uppfattas som lättförståelig.**

4.5 Handlingsplaner och separata utredningar

Programmet beskriver övergripande hur Västerås avser att utvecklas för att trafikslagövergripande godshantering ska möjliggöras med Västerås som nod och går inte ner på djupet på de olika trafikslagen, kopplingar dem emellan eller på områden som berör inomkommunala transporter. Till följd av detta program behöver därför ett antal fördjupningar ske där olika områden belyses mer detaljerat avseende utveckling och strategier för utveckling. Dessa fördjupningar sker förslagvis som handlingsplaner eller fördjupningsstudier.

För den statliga och regionala infrastrukturen i form av järnvägar och vägar ska inga kommunala handlingsplaner tas fram. Formen kring detta är åtgärdsvalsstudier som kan initieras av såväl stat som kommun eller av företag/ organisation med flera.

Handlingsplaner ska tas fram för följande områden:

- Insjöfart inklusive terminalfunktion (se mer angående innehåll nedan).
- Flygfrakt (se mer angående innehåll nedan).

Under arbetet med programmet har följande områden uppmärksammats för behov av separata utredningar:

- Inomkommunala transporter
- Citylogistik
- Varudistribution

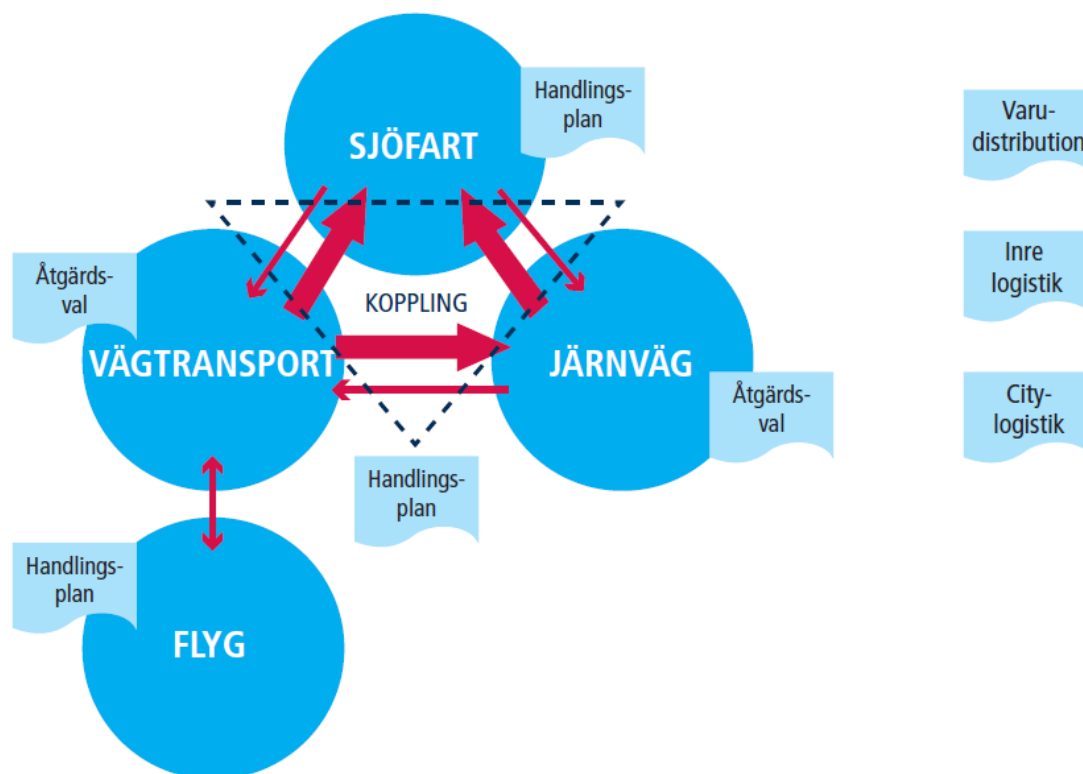


Bild 4.5.1 Behov och form av fördjupningar

Handlingsplan avseende insjöfart och terminalfunktion

Hamnen är en komplicerad apparat där hamnbassäng och kajer tillsammans med hamnytor samt väg- och järnvägsanslutningar behöver fungera för en optimal hantering av gods. Kajer och ytor behöver ha en hållbarhet som klarar det gods som hanteras, hamnytorna behöver kunna användas effektivt och kopplingarna från/till hamnen fungera för gods att komma till och från hamnen via väg och järnväg.

En handlingsplan med strategier för utveckling av Västerås hamn behöver tas fram³⁷.

Handlingsplanen ska minst omfatta:

- Hur hamnområdet som helhet ska utvecklas med syfte att skapa gemensam syn mellan ägare och aktörer för att möta hamnens och industriområdets framtida behov och utnyttja dess potential.
- Vad effektivt utnyttjande av tillgängliga ytor innebär – rätt sak på rätt plats och stegen för att nå dit.
- Identifiera framtida markbehov som följer utvecklingspotentialen av Västerås hamnområde.
- Investeringsmedelsfördelning mellan hamnområdets verksamhetsutövare, samt stöd för eventuell externa finansiering för infrastrukturens utveckling.

³⁷ Utvecklingsplan för Västerås hamnområde inklusive terminalfunktioner är 2014-03-24 under framtagande och planeras för politisk beredning senare under året.

- Fördjupad marknadsplan med åtgärder för att bearbeta marknaden för identifierande tjänster och produkter för utveckling av hamn och industriområde inklusive arbetet med varumärket Västerås Hamnområde.
- Kostnadsuppskattning, investeringsbeslut, finansiering och avtal.
- Utvecklingsplaner för Hackstaområdet.
- Behov av terminalfunktioner samt utformning av dessa inklusive kopplingar mellan hamn och landinfrastrukturen.

Handlingsplan avseende flygfrakt

Västerås flygplats har idag problem med sin lönsamhet och är underutnyttjad. Mycket fraktflyg går till och från Arlanda oavsett var logistikföretaget är geografiskt placerat. Det är sannolikt att de företag som ligger lokaliserade närmre Västerås än Arlanda ser över val av fraktflygplaster när avtalen med Arlanda går ut.

En handlingsplan med strategier för utveckling av Västerås flygplats behöver tas fram³⁸.

Handlingsplanen ska minst omfatta:

- Tekniska och miljömässiga förutsättningar för olika typer av flyg
- Nödvändiga och etappvisa investeringar för att upprätthålla och utöka kapaciteten.
- Tänkbara förändringar i utbudet och dess möjliga effekter på trafikvolymen.
- Förhållandet mellan Västerås och Eskilstuna, hur kan samverkan ske?
- Flygplatsens koppling till övrig infrastruktur.
- Flygplatsens betydelse för näringslivet.
- Ägandeform och finansiering.
- Samverkan mellan flygplaster i regionen.
- Marknadsplan.

³⁸ En flygplatsutredning är 2014-03-24 i sin slutfas och planeras för politisk beredning senare under året.

5. Styrande dokument

5.1 EU

I EU:s vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2020: Vägval inför framtiden" framgår att sjöfartens betydelse kommer och måste öka. Avlastning av järnvägs- och vägtransportnätet är nödvändig och innebär en utveckling mot mer sjöfart. Vitboken slår fast att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka.

EU2020-strategin³⁹

Effekterna av Västerås program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur kan i hög grad bidra till EU 2020-strategin genom att möjliggöra att långsiktigt hållbart och klimatsmart möta upp utmaningen med den stora ökningen av gods på lokal, regional, nationell och internationell nivå.

- **Smart tillväxt**
Säkerställa en framtida logistik där trafikslagsövergripande lösningar ligger i framkant i synnerhet vad gäller att nyttja Västerås hamn.
- **Hållbar tillväxt**
Skapa möjligheter för en CO2-snål transportkedja som resurseffektivt och konkurrenskraftigt tillgodoser godshanteringen från lokal till global nivå.
- **Tillväxt för alla**
På sikt bidrar programmet till ökade logistiska förutsättningar för hela Mälardalsregionen. Det ökar förutsättningar för tillväxten generellt såväl lokalt som regionalt och nationellt samt internationellt men också tvärsektorielt genom medverkan från offentlig och privat sektor samt från lärosäten.

Inre vattenvägar

Sverige är den enda av kuststaterna i EU som inte infört EU:s direktiv om inre vattenvägar, IWW. Enligt regeringens handlingsplan ska direktivet införas i svensk lag senast 1 september 2014.

Svaveldirektivet kan leda till minskade sjötransporter

Den 1 januari 2015 träder EU:s svaveldirektiv i kraft som innebär kraftigt reducerade utsläpp av svavel från sjöfarten. Den kortsiktiga lösningen innebär ökade kostnader för sjötransport inom SECA-området. På sikt kan dock de skärpta kraven leda till teknisk utveckling och sänkta kostnader, samt gynnande av svensk sjöfartsnäring. Branschen rustar sig för att möta kraven, men befarar att transporter på sjö kan komma att minska på bekostnad av ökade transporter på det redan hårt belastade väg- och järnvägsnätet.

5.2 Kapacitetsutredning, infrastrukturproposition och regeringens direktiv

Trafikverket har på regeringens uppdrag analyserat åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet i transportsystemet. Kapacitetsutredningen (TrV 2012:101) har fokuserat på åtgärder och inriktningar som ger mer kapacitet, främjar effektiva övergångar mellan olika trafikslag och bidrar till en bättre användning av det befintliga transportsystemet. Trafikverket har tagit fram underlag för åren 2012-2025 och med en utblick till år 2050.

³⁹ (EU)

Regeringens proposition⁴⁰ *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* anger att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Specifikt anges i propositionen att vi behöver skapa:

- Effektivare transporter för näringslivet både vad gäller själva transporten och i hur transportsystemets kapacitet används.
- Ett långsiktigt hållbart transportsystem utifrån att transporternas klimatpåverkan är en stor utmaning.
- Ett system som bidrar till en optimal trafikslagsövergripande användning av transportinfrastrukturen genom åtgärder som påverkar efterfrågan och valet av transportsätt.

Regeringens direktiv till Trafikverket för att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet⁴¹ förstärker särskilt att det trafikslagsövergripande synsättet är angeläget där ett väl fungerande transportsystem effektivt nyttjar alla transportslag och att transportalternativen ska vara effektiva och enkla att använda för transportköpare. Direktiven gäller även för framtagande av länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen.

Direktiven anger att anslutande infrastruktur till hamnar, flygplatser och terminaler samt att trafikslagsövergripande lösningar särskilt ska beaktas.

5.3 Nationell transportplan för åren 2014-2025

Nationell- och regional åtgärdsplan är beslutad av Regeringen i april 2014⁴². I förslaget betonas vikten av att under den kommande 12-årsperioden vårda den infrastruktur vi har. Planen ska bidra till samhällsekonomisk effektivitet, internationellt konkurrenskraftig och långsiktigt hållbart transportsystem samt verka för att de transportpolitiska målen nås.

5.4 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Länsplanen för regional transportinfrastruktur⁴³ har tagits fram med utgångspunkt i nationella, storregionala och regionala mål samt Västmanlands förutsättningar och transportsystemets funktion, brister och behov. Inriktningen för planen är att:

- Slutföra den särskilda satsningen på säkra och framkomliga vägar.
- Utveckla satsningen på infrastruktur för kollektivtrafik.
- Utveckla satsningen på gång- och cykelåtgärder.
- Utveckla satsningen på trafikslagsövergripande transportsystem.

⁴⁰ (Prop. 2012/13:25)

⁴¹ (Rskr. 2012/13:119)

⁴² (Nationell transportplan 2014-2025)

⁴³ (Länstransportplan 2014-2025 för Västmanland)

5.5 Systemanalys inom EBS⁴⁴

En bättre sats är namnet på en bred och långsiktig process inom infrastruktur och transporter som pågått under flera år. Politikerna i regionen insåg redan 2003 behovet av samarbete och samordning av prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågorna med siktet inställt på infrastrukturpropositionen 2008 och nationell transportplan 2010-2021. Arbetet har växt fram som en stark och historiskt unik process mellan en stor grupp politiker från regionen med stöd av tjänstemän från länen och många samverkande organisationer.

Ett nytt temaarbete har dragits igång med sikte på kommande transportplaner. Målet är en ny regional systemanalys 2016. För den temagrupp som jobbar med godsfrågor har följande mål och funktionskrav satts upp:

Mål:

- Rationella och kostandseffektiva godstransporter
- Långsiktigt hållbara godstransporter
- Bidra till regional tillväxt

Funktionskrav:

- Ökad kapacitet.
- Tillförlitliga system.
- Utnyttja sjöfartens kapacitet.
- Tillräcklig kapacitet inom östra Mellansverige.
- Tillgänglighet till och från Stockholm.

5.6 Vision 2026 om Västerås – Staden utan gränser

”Nu är vi där.

Vi har nått fram till år 2026 på vår spännande resa in i framtiden. Från den första elektriska lampans sken, via innovationer, samverkan och handlingskraft – till staden utan gränser. Staden där människorna känner att allt är möjligt. En stad att vara stolt över. En stad med människorna och tekniken i en framgångsrik symbios.

Vi såg möjligheterna och vävde samman vår historia med framtiden. Vi tittade bakåt och förstod samtidigt den logiska fortsättningen framåt. Från skenet från den första elektriska lampan, via innovationer, samverkan och handlingskraft, till staden utan gränser. Staden där människorna känner att allt är möjligt. En stad att vara stolt över. En stad med människan och tekniken i en framgångsrik symbios.”

- Världsledande kunskap
- Tillsammans för Västerås
- Den Mälarnära staden
- Västerås i världen – världen i Västerås
- Handlingskraft och stolthet

⁴⁴ (En Bättre Sats)

5.7 Strategisk plan för Västerås stad 2012-2015⁴⁵

Syftet med den strategiska planen, som antogs av kommunfullmäktige 2011-11-10, är att sätta upp mål som går i samma riktning som Vision 2026 – Staden utan gränser. Tre övergripande målområden avspeglas i den strategiska planen:

- Kunskap i skolan, kreativitet och tillväxt för fler i arbetet.
- Samarbete och hållbar utveckling för en god livsmiljö.
- Delaktighet och möjligheter för alla i Västerås.

För område 1 kan detta program främst kopplas mot att "Västerås ska ha ett blomstrande näringsliv" då många företag är beroende av att logistiken fungerar och vill se en utveckling som stärker stadens attraktivitet och konkurrenskraft som logistikort vilket är gynnsamt för företagandet.

För delområde 2 kan samtliga strategier kopplas till programmet:

- I Västerås ska alla ha möjlighet till ett gott liv.
- Västerås ska vara Sveriges bästa miljökommun.
- Alla västeråsare ska ha tillgång till välmående vatten- och naturområden.

För delområde 3 är kopplingen svagare men i och med att detta är ett program som vänder sig intern staden såväl som externt till medborgarna som ett svar på ett behov som identifieras såväl internt som externt finns ändå kopplingen till delaktighet.

5.8 Översiktsplan 2026

Med utgångspunkt i målen om ett hållbart och klimatsmart Västerås har strategier för en hållbar utveckling utformats i den kommuntäckande översiktsplanen⁴⁶.

- **Attraktiv regionstad**
- **Kreativt näringsklimat**
 - Kulturliv ger staden karaktär
 - Bostäder för alla
 - Bygg staden inåt
 - City-mötesplats för alla
 - Kulturarv och utveckling i samklang
 - Livskraftig landsbygd med starka serviceorter
 - Enkelt att gå och cykla
 - Kollektivtrafiknätet som ryggrad
- **Hushålla med naturresurserna**
 - Stärk landskapsvärdena

Utav strategierna är det de som markerats med fetare stil som har direkt koppling till detta program.

⁴⁵ (Övergripande styrdokument)

⁴⁶ (Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050)

Västerås är en knutpunkt för kommunikationer och logistik. Det förutsätter en breddad och fördjupad samverkan i regionen och vi blir allt mer beroende av en större region. Möjligheterna till effektiva godstransporter är av mycket stor betydelse för människors valmöjligheter och näringslivets utveckling. En stark exportindustri och växande varuflöden i Mälardalen gör Västerås till en viktig knutpunkt. Läget och tillgången till samtliga transportslag ger förutsättningar för varuförsörjning av ett stort omland. Hackstaområdet utvecklas som logistikcentrum. Det övergripande vägnätet inom Hackstaområdet utvecklas för att förbättra förbindelserna till hamnen.

Vi ska planera så att Västerås kan utvecklas i sin roll som attraktiv regionstad. Vårt transportsystem är en tillgång och en förutsättning för vårt samhälle som det ser ut idag samtidigt är det ett av de största hoten mot vår miljö och folkhälsa. Med klimatförändringarna i fokus så är det viktigare än någonsin att förutsättningarna för ett miljöanpassade godstransporter är de bästa.

5.9 Näringslivsprogram

Västerås stads näringslivsprogram⁴⁷ anger att staden ska utveckla och positionera sig såväl regionalt som nationellt och internationellt. Ett utbyggt och väl fungerande infrastrukturnät är en av grundförutsättningarna för ett starkt och expansivt näringsliv i Västerås.

5.10 Klimatprogram⁴⁸

För att Västerås ska bidra fullt ut till uppfyllandet av tvågradersmålet måste utsläppen av växthusgaser år 2050 att understiga ett ton koldioxidekvivalenter per invånare. För energi- och transportsektorn ska motsvarande utsläppsnivå understiga 0,8 ton koldioxidekvivalenter per invånare. Dessa utsläppsnivåer innebär en minskning med nära 90 procent per invånare jämfört med år 1990. I arbetet med klimatfrågan är det därför viktigt med samverkan mellan kommunen och andra aktörer i den offentliga sektorn, näringslivet och det civila samhället.

Om alla åtgärds paket i Klimatprogrammet får förväntat genomslag kommer Västerås till år 2020 kommit en bra bit på vägen mot vision år 2050. De två till tre ton per invånare som kommer att återstå är dock inte helt enkla att hantera. För att klara dessa utsläppsminskningar kommer det att krävas krafttag både lokalt, regionalt och nationellt. Bland annat för att styra volymutvecklingen och hantera de tekniska utmaningar som finns i transportsektorn. Klimatprogrammet kan sägas möjliggöra, men kommer långt ifrån att säkerställa, att visionen för år 2050 kommer att kunna uppnås.

5.11 Övriga program, policys, riktlinjer och planer

Inom Västerås stad och koncernen Västerås finns, utöver de ovan nämnda, ett antal program, policys, riktlinjer och planer som är antagna eller på under framtagande. Detta program har utformats så att syftet med dessa inte motverkas.

⁴⁷ (Näringslivsprogram)

⁴⁸ (Klimatprogram)

6. Källförteckning

- Godsflöden i Östra Mellansverige.* (2013). Hämtat från
<http://www.regionorebro.se/blameny/infrastrukturlogistik/godslogistik/godsflodeniostramellansverige.4.565ccd51134f7c12cdd80002784.html>
- Godsflöden i Östra Mellansverige - delen Västmanlands län.* (2013). Hämtat från
<http://www.regionorebro.se/blameny/infrastrukturlogistik/godslogistik/godsflodeniostramellansverige.4.565ccd51134f7c12cdd80002784.html>
- En Bättre Sits.* (u.d.). Hämtat från www.enbattresits.se
- EU. (u.d.). *EU 2020.* Hämtat från http://ec.europa.eu/europe2020/index_sv.htm
- ISBN 978-91-8753-13-0. (u.d.). *Godstranporter i östra Mellansverige 2010-2030-2050.* KTH.
- Klimatprogram.* (u.d.). Hämtat från <http://www.vasteras.se/omvasteras/miljoochhalsa/Sidor/klimatprogrammet.aspx>
- Länstranportplan 2014-2025 för Västmanland.* (u.d.). Hämtat från
<http://www.lansstyrelsen.se/vastmanland/Sv/publikationer/publikationer-per-amnesomrade/publikationer-kommunikationer/Pages/lanstranportplan.aspx?keyword=LTP>
- Mäljarbanan.* (u.d.). Hämtat från <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Malarbanan/>
- Mälardalsrådet.* (u.d.). Hämtat från www.malardalsradet.se
- Mäljarlogistik.* (u.d.). Hämtat från <http://www.handelskammarenmalardalen.se/malardalen/index.asp?npageid=1032>
- Nationell transportplan 2014-2025.* (u.d.). Hämtat från <http://www.nationellaplanen.se>
- Nyckelstråket.* (u.d.). Hämtat från
<http://www.regionorebro.se/blameny/infrastrukturlogistik/nyckelstraket.4.28e17de9137ef7b93d8fa0.html>
- Näringslivsprogram.* (u.d.). Hämtat från
<http://www.vasteras.se/politikdemokrati/overgripandestyrdokument/program/Sidor/naringslivsprogram.aspx>
- Prop. 2012/13:25. (u.d.). *Investeringar för ett styarkt och hållbart transportsystem.* Näringsdepartementet.
- PWC. (2012). *Underlag till Västerås stads logistikstrategi.*
- RAPPORT 2013:8. (u.d.). *Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige - Scenarier för kommunerna och tätorter till år 2050.* Stockholms läns landsting.
- Rskr. 2012/13:119. (u.d.). *Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet...* Näringsdepartementet.
- Räta Linjen.* (u.d.). Hämtat från <http://ratalinjen.wordpress.com/>
- Trafikverket. (2013). *Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.* Näringsdepartementet.
- Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050.* (u.d.). Hämtat från
<http://www.vasteras.se/bobygga/stadsplanering/op2026/Sidor/op2026.aspx>
- Övergripande styrdokument.* (u.d.). Hämtat från
<http://www.vasteras.se/politikdemokrati/overgripandestyrdokument/Sidor/Overgripandestyrdokument.aspx>

