



## ***Interpellation om användning av citytunneln***

I VLT 18 mars finns en artikel som beskriver att Citytunneln används i alltför låg grad för att avlasta de transporter som genomförs på gatorna i centrala Västerås. Det nämns att en undersökning gjorts som visar på att 70 % av gatustransporterna skulle kunna flyttas ner i tunneln istället. Det sägs också i artikeln att en strategi har tagits fram för att i samverkan med andra aktörer i Västerås öka utnyttjandet av tunneln. I artikeln uttalar också Anna Thunell (Mp) sitt gillande för idén att få ner mer trafik i tunneln, vilket hon också gör i en radiointervju följande dag.

För oss i Moderaterna är det sedan länge en mycket viktig fråga med "snyggt och tryggt i City". Ett ökat användande av Citytunneln skulle ha många fördelar. Öka trafiksäkerheten och därmed tryggheten på gatorna, minska vägslitaget och frigöra ytor som möjliggör andra aktiviteter för allas trevnad. Och dessutom aspekterna med mindre utsläpp av avgaser i stadsmiljön.

### ***Med detta som bakgrund vill jag ställa följande frågor till ordförande i tekniska nämnden Anna Thunell (Mp):***

- 1.** Vilket mål har du som ordförande i Tekniska Nämnden för Citytunneln, d.v.s. hur mycket trafik bedömer du det som realistiskt att kunna få ner i tunneln?
- 2.** Vilka åtgärder ser du som ordförande i Tekniska Nämnden som prioriterade för att kunna öka användningen av Citytunneln jämfört med dagens situation?
- 3.** Har du idag ett begrepp om vilka kostnader som vore aktuella om man skulle låta tunneln överta 70 % av de gatustransporter som idag sker ovan jord i centrala Västerås?

*Enes Bilalovic*  
Enes Bilalovic (M)





## Svar på interpellation gällande Citytunneln

Enes Bilalovic (M) har i en interpellation ställt tre frågor till mig gällande Citytunneln. Detta är mina svar.

### **Fråga 1: Vilka mål har du som ordförande i Tekniska nämnden för Citytunneln, d.v.s. hur mycket trafik bedömer du det som realistiskt att få ner i tunneln?**

Den undersökning vi fick ta del av i höstas pekade på att vi skulle kunna öka nyttjandegraden med cirka 70 procent, men exakt vilken ambitionsnivå som är rimlig behöver avgöras inom ramen för arbetet med strategi för Citytunneln. För mig är det viktigt att så mycket som möjligt av de tunga transporterna går under jord, både för att det blir ett trevligare city att vistas i men även ur bland annat trafiksäkerhets- och luftkvalitetsperspektiv.

Citytunneln är en unik tillgång och tack vare de senaste årens investeringar i brandskydd, larm och portar, samt att säkerställa luftkvaliteten i tunneln, har vi nu en riktigt driftsäker och trevlig tunnel att erbjuda. Nu behöver vi som väghållare, fastighetsägarna, näringsidkarna och speditörsfirmorna komma fram till en gemensam målbild kring hur tunneln ska användas.

En del leveranser kommer även fortsättningsvis att behöva gå i gatuplan. Vi har till exempel fastigheter anslutna där butikerna inte har hiss ner i citytunneln utan enbart trappor, medans andra fastigheter inte ens är anslutna till tunneln. Det finns också speciella leveranser som inte kan gå i tunneln, exempelvis tankbilen med öl som fyller på tappkranarna på Bankiren genom en slang som dras in genom dörren.

### **Fråga 2: Vilka åtgärder ser du som ordförande i Tekniska nämnden som prioriterade för att kunna öka användningen av Citytunneln jämfört med dagens situation?**

Några viktiga åtgärder som jag ser är att vi styr trafiken i tunneln i både tid och rum, hur vi reglerar trafiken på Vasagatan (efterlevnaden av dagens regler är inte så hög), hur fastighetsägarna informerar sina hyresgäster och hur de som beställer leveranser formulerar sina beställningar. I förberedelserna inför Vasagatans ombyggnad kom det till exempel fram att flera butiksägare inte kände till gatuadressen till tunneln, och med de förutsättningarna är det förstås inte lätt att styra sina egna leveranser rätt.

Det är även viktigt att få fart i projektet och få till en samordning kring Citytunneln. Detta kommer bland annat att ske genom att berörda aktörer bjuds in till workshops för att ta fram de konkreta åtgärderna som kommer att ingå i den handlingsplan som kopplas till strategin. De aktörer som i dagsläget är involverade är kommunen, fastighetsägarna, butiks- och restauranginnehavarna, polisen, VafabMiljö, MBR samt de firmor som levererar.



Ett positivt exempel på en åtgärd som redan har genomförts är ändrade tider för VafabMiljös sophämtning. Vi fick kännedom om att Postnord önskade att VafabMiljö ändrade tiderna för sophämtning nere i tunneln då de hade likartade tider. En av stadens trafikingenjörer fixade detta tillsammans med VafabMiljö på några få timmar, något som underlättat för Postnord.

**Fråga 3: Har du i dag ett begrepp om vilka kostnader som vore aktuella om man skulle låta tunneln överta 70 % av de gatutransporter som i dag sker ovan jord i centrala Västerås?**

Nej, här har vi i dagsläget ingen uppfattning. Det är för det första inte realistiskt att alla leveranser ska tas via tunneln, se fråga 1. När arbetet med strategi och handlingsplan är klart kommer vi göra kostnadsbedömning av de åtgärder som landat på kommunen att genomföra. Sedan är det upp till nämnden att prioritera vilka insatser som ska göras och i vilken takt. En viktig del av projektet är att det görs ihop med andra aktörer, inte minst fastighetsägarna, så förhoppningen är att en del av åtgärderna kommer att samfinansieras. Precis som jag nämnde i mitt svar på fråga 2 finns det säkert flera åtgärder som är mer eller mindre kostnadsneutrala där kommunikationsbrist har varit orsaken.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Västerås 2019-06-12

**Anna Thunell (MP)**

ordförande Tekniska nämnden.