



Program

Policy

Handlingsplan

Riktlinje

Program för trafikslagövergripande infrastruktur för gods (PTIG) 2015-2026

Antaget av Kommunfullmäktige 2015

DNR: KS 2018/01101

VERSION 2.0 • MAJ 2018



VÄSTERÅS STAD



Det är inte infrastrukturen i sig som är viktig.
Det är **tillgängligheten**,
som rätt planerad infrastruktur ger,
som är viktig.



Program	uttrycker värdegrunder och förhållningssätt för arbetet med utvecklingen av Västerås som ort inklusive koncernen Västerås stad
Policy	uttrycker värdegrunder och förhållningssätt för arbetet i koncernen Västerås stad
Handlingsplan	anger strategier och konkreta åtgärder för att nå den politiska viljeinriktningen och fastställda mål på olika nivåer i organisationen
Riktlinje	säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet i handläggning och utförande i koncernen Västerås stad

Innehållsförteckning

FÖRORD	5
SAMMANFATTNING.....	7
OM PROGRAMMET.....	9
VÄSTERÅS MÅL FÖR GODSTRANSPORTER.....	11
STRATEGIER FÖR ATT NÅ MÅLEN	13
PROGRAMMETS GENOMFÖRANDE.....	17
KONSEKVENSBEDÖMNING	19
PROGRAMMETS BIDRAG TILL ANDRA STYRANDE PROGRAM OCH PLANER	21

FÖRORD

I Västerås finns inga gränser för vad som är möjligt! Genom kreativa samarbeten skapar människor och teknik mervärden för den trafikslagsövergripande infrastrukturen för gods.

Genom handlingskraft, öppenhet för nya idéer och kloka samverkansformer vad gäller hållbara godstransporter hamnar världen i Västerås och Västerås i världen. Inom en 15-milsradie från Västerås bor närmare halva Sveriges befolkning. I Mälardalen ökar befolkningen mest och snabbast och här är vi ledande inom export och import.

Med Västerås som logistiknod har näringslivet möjlighet att göra ett val som är hållbart för såväl företag som samhälle och klimat. Ett val som styr mot uppsatta klimatmål och lönsamhet för näringslivet.

I Västerås ska vi veta vad vi ska göra och visa vad vi vill göra! Det är lätt att bara vilja ha mer och nytt, men går det att använda befintlig infrastruktur på ett smartare sätt? Kan vi få snabbare effekt, bättre klimat, lägre samhällskostnader genom att förändrat beteende och utnyttjande av infrastrukturen?

Västerås syn på hållbarhet grundar sig i regeringsformen och FNs 17 globala mål för hållbar utveckling. Detta program bidrar starkt till fyra av de 17 målen vilket i sig är en kvalitetsstämpel på att det vi vill åstadkomma är långsiktigt rätt och hållbart.

Det här är en uppdaterad version av Program för trafikslagövergripande godsinfrastruktur. Nästa version av programmet innebär att programmet försvinner som solitär och istället inarbetas i den kommuntäckande översiktsplanen. Infrastrukturen är en del av det hållbara mark- och vattenanvändningen och har sin naturliga plats i översiktsplanen.

Alla beslut som påverkar stadens utveckling, måste leda till hållbarhet. Varje gång!

Västerås maj 2018

Patrizia Strandman
Infrastrukturstrateg

SAMMANFATTNING

Programmet beskriver hur Västerås vill och ska bidra till en regionalt och nationellt hållbar godstransportkedja där de olika trafikslagen samverkar. I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen – sjö, flyg, järnväg och väg. För att klara av den framtida utmaningen att hantera godstranporterna och nå en hållbar godshantering behöver hela transportsystemets sammanlagda kapacitet nyttjas. Den kapacitetsstarka sjöfarten behöver avlasta väg- och järnvägsnätet och därmed frigöra kapacitet för persontrafiken och det gods som faktiskt behöver nyttja landinfrastrukturen.

Västerås syn på hållbarhet grundar sig i regeringsformen och FNs 17 globala mål för hållbar utveckling. Program för infrastruktur för gods bidrar till 4 av de 17 målen;

För att möta de utmaningar som vi står inför har Västerås tagit fram fyra mål för godstransportinfrastrukturen;

- **Långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godsflöden.**
- **Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagsövergripande godstranporter**
- **Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara godstransportlösningar**
- **I Västerås finns den tillgänglighet som näringslivet efterfrågar vad gäller transport av gods**

För att nå målen finns 12 strategier. Strategierna är indelade i fyra kategorier:

- *Övergripande strategier* som tar tag i frågor kring systemförståelse, kompetensutveckling, konkurrensneutralitet och klimatmål.
- *Strategier för trafikslagen* vilket innebär specifika strategier per trafikslag samt för dispenstransporter
- *Strategier för regional samverkan* som visar på vikten av att samverka med närliggande kommuner och anläggningar.
- *Strategier för kommunikation* där vikten ligger på betydelsen av att nå ut med vad Västerås gör och vill göra.

Till programmet hör två handlingsplaner och en utvecklingsplan;

- Handlingsplan till program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods 2017-2026
- Handlingsplan för utveckling av Stockholm Västerås flygplats 2017-2023
- Vägledning för utveckling av Västerås hamn 2015

OM PROGRAMMET

Programmet beskriver övergripande hur Västerås stad samt de kommunala bolagen ska bidra till en regionalt och nationellt hållbar godstransportkedja där de olika trafikslagen samverkar i ett trafikslagsövergripande system genom att tänka globalt och agera lokalt. Programmet tar även fasta i internationella utblickar för Västerås, Mälardalsregionens och Sveriges plats i Europa och världen.

Programmets mål, indikatorer och strategier utgår från i Västerås fattade politiska inriktningsbeslut, storregionala samarbeten, trender samt prognoser och klimatmål.

Syfte

Syftet med programmet är att visa hur koncernen Västerås avser att hållbart möta den nuvarande och framtida utmaningen att hantera det gods som behöver transporteras till, från och genom Västerås och närregionen. Programmet är ett verktyg för koncernen Västerås att genom aktiva åtgärder, vad gäller infrastruktursatsningar och näringslivsplanering, bidra till regionalt- och nationellt hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter.

Genom att arbeta med hållbara godstransporter stärks stadens attraktivitet och konkurrenskraft som logistikort och regioncentrum där näringslivet ser det som en självklarhet att utvecklas och investera – en nod som hållbart attraherar nya flöden och aktörer.

Målgrupp

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

Programmet är även ett sätt att visa externt hur Västerås planerar och vill utveckla den lokala infrastrukturen för gods utifrån ett regionalt och nationellt hållbarhetsperspektiv.

Utgångspunkt i FNs 17 globala mål

I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen – sjö, flyg, järnväg och väg. Tillsammans med Västerås geografiska läget, tio mil in i landet, och med det demografiska faktum att nästan hälften av Sveriges befolkning bor inom en radie av 15 mil blir Västerås en mycket intressant nod för långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter. Med Västerås som utgångspunkt kan regionens och Sveriges konkurrenskraft öka genom att främja den viktiga exporten och importen. Vi behöver tillsammans möta den nuvarande och framtida utmaningen att hantera den mängd gods som behöver transporteras, samtidigt som vi når en långsiktigt hållbar utveckling. Prognosen för vilka godsmängder som kommer att använda infrastruktursystemet pekar kraftigt

uppåt. Ökningen beror till viss del på ökad konsumtion men beror i huvudsak på befolkningstillväxten.

Västerås syn på hållbarhet grundar sig i regeringsformen och FNs 17 globala mål för hållbar utveckling. Det är framförallt mål 9, 11, 12 och 13 som har bäring mot transportinfrastrukturen. Västerås kan bidra till målen genom att...

...jobba med utsläppen kopplat till konsumtion, transport och boende

...planera städerna så att dess klimat- och miljöpåverkan minimeras

...främja omställning till en fossilfri transportsektor genom att bidra till utvecklingen av transportinfrastrukturen och användande av transportsystemet.



VÄSTERÅS MÅL FÖR GODSTRANSPORTER

MÅL 1

Långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godsflöden

MÅL 2

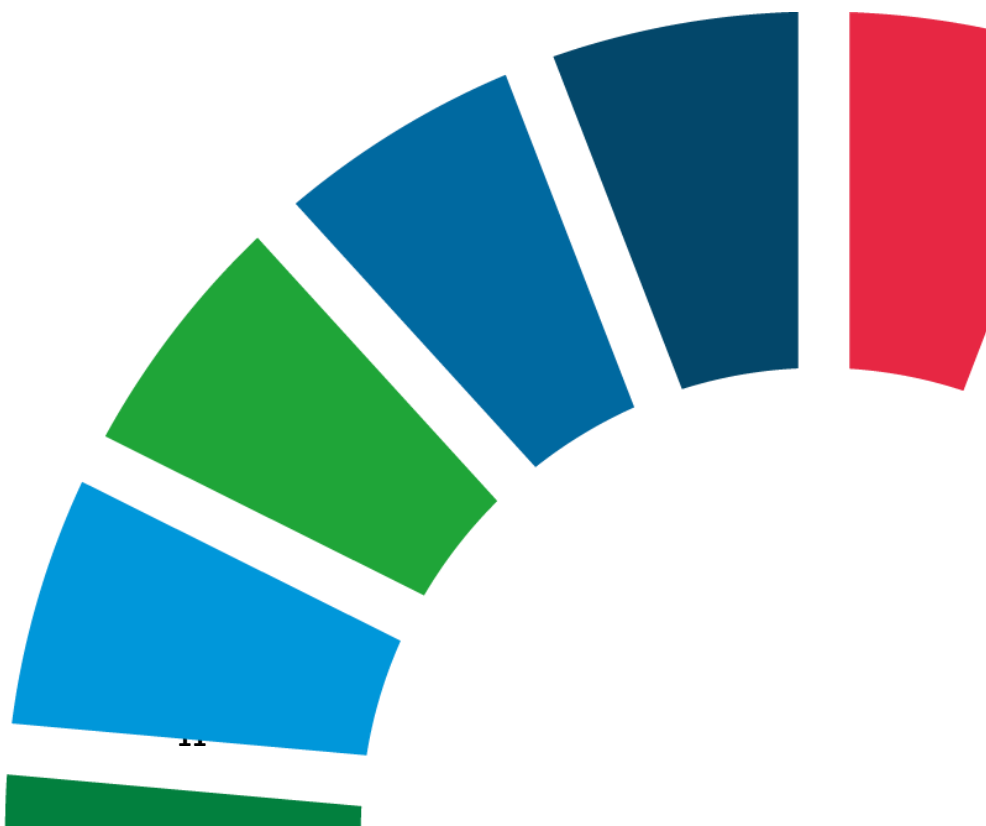
Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagsövergripande godstransporter

MÅL 3

Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara godstransportlösningar

MÅL 4

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



MÅL 1:

Långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godsflöden

Indikator:

- 1.1 Mälarsjöfarten ska öka med 10 % per år
- 1.2 Västerås flygplats ska år 2020 ha kontrakt med ett ytterligare fraktbolag och till år 2026 ytterligare två fraktbolag
- 1.3 I Västerås hamnområde etablerar sig ett nytt logistikrelaterat företag vartannat år
- 1.4 Mängden gods som nyttjar Västerås eller de samarbeten som Västerås har för en trafikslagsövergripande transport ska öka med 10 % per år
- 1.5 Andelen båtar som årligen kommer tomma in respektive går tomma ut ur Västerås hamn ska minska med 75 % till år 2026
- 1.6 Utsläppen av koldioxid från godstransporterna ska minska med 55 % fram till år 2026

MÅL 2

Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagsövergripande godstransporter

Indikator:

- 2.1 Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara nationellt och internationellt betydande logistikcentrum
- 2.3 Västerås hamn är 2026 Sveriges och nordens största aktör inom insjöfarten

MÅL 3

Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara godstransportlösningar

Indikator:

- 3.1 Koncernen Västerås har år 2020 minst ett samarbete med utomkommunal anläggning
- 3.2 Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara ett hållbart, nationellt och internationellt betydande logistikcentrum

MÅL 4

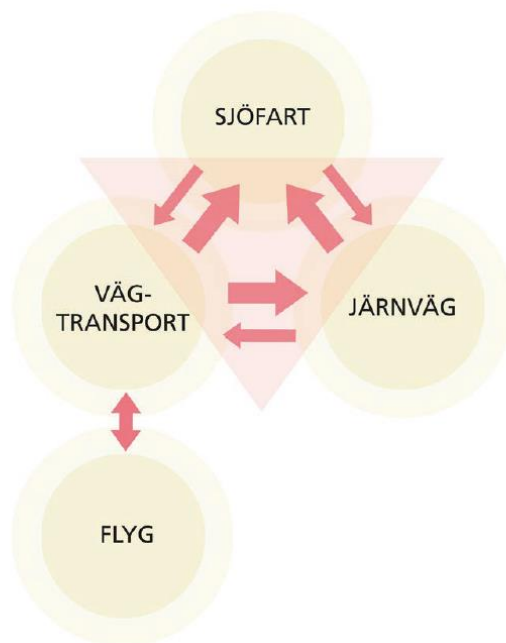
Genom att använda Västerås som nod finns den tillgänglighet som näringslivet efterfrågar vad gäller transport av gods

Indikator:

- 4.1 Transporttid och/eller transportsträckan effektiviseras
- 4.2 Godset kan transporteras mer hållbart
- 4.3 Tillförlitligheten på att godset når sin slutdestination i tid ökar
- 4.4 Enkelheten att beställa en transport som använder fler än ett trafikslag ökar

STRATEGIER FÖR ATT NÅ MÅLEN

I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen – sjö, flyg, järnväg och väg – och 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. Med Västerås som utgångspunkt möjliggörs en nod för trafikslagsövergripande transporter där godsets ”hela-resan-perspektiv” beaktas och förstärks genom kreativa samarbeten. För att klara av den framtida utmaningen att hantera godstranporterna och nå en hållbar och effektiv godshantering behöver hela transportsystemets sammanlagda kapacitet användas. Den kapacitetsstarka sjöfarten behöver avlasta väg- och järnvägsnätet och därmed frigöra kapacitet för persontrafiken och det gods som faktiskt behöver använda landinfrastrukturen för hela eller delar av sin resa. Principen för detta redovisas i nedanstående figur.



Övergripande strategier

Koncernen Västerås behöver arbeta såväl storregionalt som lokalt för att nå programmets mål. 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.

1. **Främja utvecklingen av en infrastruktur som leder till ökade möjligheter för trafikslagsövergripande godstransporter**
2. **Storregionalt samarbete för att få till stånd de gemensamt prioriterande projekten**
3. **Främja arbete med att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen**

Strategier för trafikslagen

Transport på järnväg är, ur miljösynpunkt, en hållbar transport men kapaciteten på järnvägen är begränsad 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 att det gods som färdas på järnvägen inte hindrar en utveckling av persontrafiken. Järnvägsnätet är statlig infrastruktur och kommunernas direkta påverkansgrad är låg. Det är extra viktigt att koncernen Västerås engagerar sig i järnvägsobjekt som är storregionalt prioriterade och som har stor betydelse för Västerås utveckling och utbyte med sitt omland.

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

Utanför Stockholm har vägsystemet, med några få undantag, tillräcklig kapacitet. Insatser för att stärka vägnätet bör koncentreras till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträckor som är olycksdrabbade eller saknar lämpliga omledningsvägar vilket medför långa stopp-tider för vägtrafiken. Ur klimatsynpunkt är transportsektorn 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. Lastbilstrafiken står idag för den största andelen av godstranporterna i Sverige och kommer framöver att fortsätta att utgöra en betydande andel. Utmaningen är att hålla lastbilstrafiken på samma nivå som idag och få stå stor del som möjligt av godsvolymer på fartyg och järnväg. Vägnätet är i stora delar statlig infrastruktur och i några delar regional infrastruktur. Kommunernas direkta påverkansgrad är därför låg.

5. Trafiksäkra vägar i anslutning till Västerås som säkerställer möjligheterna till intermodalitet mellan trafikslagen

Västerås hamn är Nordens största insjöhamn. Från Mälardalarna går idag trafik till hela världen men framförallt till Storbritannien och övriga Europa. Mälardalarna utmärker därmed Västmanland i det storregionala perspektivet. 65 % av all export respektive 80 % av den totala importvolymen till och från Sverige går via sjöfart, men bara 7 % av den totala inrikes godsvolymer transporteras med fartyg. Sjöfart är ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsätt med stor kapacitet. Till skillnad mot väg och järnväg har sjöfarten ingen kapacitetsbrist. Sjöfartsverket har ansvar för de allmänna farlederna fram till hamnområdesgränsen där hamnarna tar över ansvaret.

6. Synliggöra fördelarna med sjöfarten i allmänhet och Mälarsjöfarten i synnerhet som en del i ett trafikslagsövergripande system

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 totala fraktvolymen (globalt 2 %), men en stor del av transportvärdet (globalt

35 %) och är därmed en viktig faktor för den globala ekonomin. Prognosen för flygfrakten är en global tillväxt om 5,9 % de kommande åren. Flygets miljöbelastning har minskat och fortsätter att minska i och med att flygplan och körsätt utvecklas till att dra mindre och mindre bränsle. Västerås flygplats är av Trafikverket utpekad som riksintresse för luftfarten och har infrastrukturella- och miljömässiga förutsättningarna att nå kommersiella passagerarvolymmer.

7. Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling

I Västerås och i Västerås närområde finns ett världsunikt näringsliv som producerar övertunga produkter som behöver fraktas ut i hela världen. Dessa produkter kan förutom sin vikt vara överbreda eller överlånga och därför på grund av sin storlek eller vikt kräva specialtransporter. Det är därför viktigt att det finns lämpliga transportvägar som är framkomliga till Västerås hamn där dessa produkter kan lyftas eller rullas från landstransport till sjötransport.

8. Vägar för dispenstransporter med gummihjul ner till Västerås hamn

9. Järnvägsanslutningar ner till Västerås hamn som klarar axellaster för dispenstransporter

Strategier för regional samverkan

Det är många faktorer som koncernen Västerås inte kan besluta över och som har stor betydelse och inverkan på möjligheterna till att skapa hållbara godstransporter. Detta gäller bland annat konkurrensneutralitet mellan trafikslagen via till exempel avgiftsstrukturerna, statlig utbyggnad av infrastruktur, regionala kompletteringar i infrastrukturen, införlivande av nya eller ändrade regelverk samt andra nationellt och internationellt beslutade regler och krav. En annan faktor som främjar regional utveckling är tillgänglighet. För att tillgängligheten ska öka behöver transporterna kunna ske kostnadseffektivt, med ökad tillförlitlighet och enkelhet för nyttjande av ett trafikslagsövergripande transportsystem. En ökad tillgänglighet i form av en god infrastruktur kan leda till stora effekter om fysiska eller upplevda flaskhalsar försvinner. Det är därför viktigt att Västerås stad, Västmanland, Mälardalsregionen och hela östra Mellansverige drar åt samma håll vad gäller infrastrukturfrågor. Vi ska komplettera och stärka varandra utifrån gemensamma budskap. Det är viktigt att hitta former för strategiska samarbeten och identifiera gemensamma intressen istället för att en konkurrens uppstår. Tillsammans med närliggande kommuner är det en möjlighet att erbjuda hållbara godstransportlösningar där olika trafikslag samverkar så att godset resa kan starta eller sluta, alternativt passera, var som helst i storregionen och ändå erbjudas det mest långsiktigt och kortsiktigt hållbara transportsättet.

10. Koncernen Västerås ska samspeja med närliggande kommuner och anläggningar

Strategier för kommunikering av programmet

För att programmet ska få genomslagskraft såväl internt som externt bland de som direkt eller indirekt påverkar hur gods transporteras behöver stor vikt läggas på hur programmet kommuniceras vad gäller budskap samt presentation och paketering.

- 11. Aktivt kommunicera programmet internt och externt**
- 12. Infrastrukturen skall vara en tydlig del i Västerås stads etableringsprocess**

PROGRAMMETS GENOMFÖRANDE

Programmet följs upp vartannat år med start 2016 och redovisas mot Kommunstyrelsen. Stadsledningskontoret är ansvarigt för uppföljningen av programmet. För målluppföljning gäller år 2013 som basår (utom för indikator 1.6 som har 2012 som basår).

I och med uppföljning 2018 har programmet uppdaterats. I kommande översyn av den kommuntäckande översiktsplanen ska programmet arbetas in i översiktsplanen och i relevanta handlingsplaner för området. Programmet ska sedan upphöra att gälla och istället ingå i översiktsplanen.

Den eller de som är ansvariga för indikatorerna är ansvariga för uppföljning av indikatorn. Detta innebär att ansvarig/a med hjälp av programmets strategier och framtagna handlingsplaner ska vidta nödvändiga åtgärder för att nå indikatorn och därmed målen.

- 1.1 Mälarsjöfarten ska öka med 10 % per år
Ansvariga: Mälarhamnar AB, Mälarenergi AB
- 1.2 Västerås flygplats ska år 2020 ha kontrakt med ett ytterligare fraktbolag och till år 2026 ytterligare två fraktbolag
Ansvariga: Nya Västerås Flygplats AB
- 1.3 I Västerås hamnområde etablerar sig ett nytt logistikrelaterat företag vartannat år
Ansvariga: Västerås Marknad och Näringsliv AB, Mälarhamnar AB
- 1.4 Mängden gods som nyttjar Västerås eller de samarbeten som Västerås har för en trafikslagsövergripande transport ska öka med 10 % per år
Ansvariga: Mälarhamnar AB, Mälarenergi AB
- 1.5 Andelen båtar som årligen kommer tomma in respektive går tomma ut ur Västerås hamn ska minska med 75 % till år 2026
Ansvariga: Mälarhamnar AB
- 1.6 Utsläppen av koldioxid från godstransporterna ska minska med 55 % fram till år 2026
Ansvariga: Stadsledningskontoret

- 2.1 Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara nationellt och internationellt betydande logistikcentrum
Ansvariga: Stadsledningskontoret, Mälarhamnar AB, Nya Västerås Flygplats AB
- 2.3 Västerås hamn är 2026 Sveriges och nordens största aktör inom insjöfarten
Ansvariga: Stadsledningskontoret, Mälarhamnar AB

- 3.1 Koncernen Västerås har år 2020 minst ett samarbete med utomkommunal anläggning
Ansvariga: Stadsledningskontoret, Mälarhamnar AB, Nya Västerås Flygplats AB
- 3.2 Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara ett hållbart, nationellt och internationellt betydande logistikcentrum
Ansvariga: Stadsledningskontoret, Mälarhamnar AB, Nya Västerås Flygplats AB

- 4.1 Transporttid och/eller transportsträckan effektiviseras
Ansvariga: Stadsledningskontoret
- 4.2 Godset kan transporteras mer hållbart
Ansvariga: Stadsledningskontoret
- 4.3 Tillförlitligheten på att godset når sin slutdestination i tid ökar
Ansvariga: Stadsledningskontoret
- 4.4 Enkelheten att beställa en transport som använder fler än ett trafikslag ökar
Ansvariga: Stadsledningskontoret

KONSEKVENSBEDÖMNING

Några av målen och indikatorerna i programmet handlar om att öka volymen godstransporter till, från och genom Västerås vilket rent generellt går emot klimatmålet. Här måste dock hänsyn tas till hela transportsystemet och inte enbart den del av transportererna som sker inom Västerås kommungränser. Om transportererna i och genom Västerås ökar samtidigt som transportererna minskar på andra håll i regionen har programmet nått positiva effekter. Likaså om transporter som idag går på väg helt eller delvis kan flyttas över till järnväg eller sjöfart bör positiva effekter kunna ses.

Det finns dock ett problem med ovanstående resonemang och det är den så kallade inducerade trafiken. Inducerad trafik eller nygenererad trafik uppstår när kapacitet ökas eller frigörs i trafiksystemet. Inledningsvis minskar trängseln och transporttiden blir kortare. Det här leder så småningom till en ökning av trafiken när fler ser möjligheten i att utnyttja systemet. Inducerad trafik gäller för alla transportmedel. Att flytta över gods från ett trafikslag till ett annat kan leda till att den kapacitet som frigjordes i det tidigare systemet snart blir använd av nya transporter som inte fanns tidigare. Skulle inducerad trafik uppstå i godstransportsystemet kommer de tänkta climateffekterna att utebli och istället skulle en utsläppsökning kunna ses.

All inducering är inte av ondo. I den mån godstransportererna på järnväg effektiviseras och flyttas till sjöfart så att utrymme uppstår för att köra mer persontåg är det en positiv effekt trots att trafiken på järnvägen totalt sett ökar. Det är däremot inte positivt om ett utrymme på vägarna fylls med annan vägtrafik som är negativ för klimatpåverkan.

När förbränning sker av fossila bränslen bildas ämnen som försurar mark och vatten. Försurning av mark och vattendrag kan orsaka omfattande skador på vattenlevande växter och djur. En del av det sura nedfallet som drabbar Sverige kommer från internationell sjöfart som fortfarande använder oljor med hög svavelhalt och som dessutom har dålig kväverening. Från och med 1 januari 2015 har ett svaveldirektiv införts som innebär att den högsta tillåtna andel svavel i fartygsbränslet kraftigt minskat. Globalt införs ett direktiv 1 januari 2020.

Övergödning orsakas främst av för höga halter av kväve och fosfor i marken eller vattnet. Merparten av kväveoxidutsläppen kommer från trafiken, där biltrafiken är den huvudsakliga källan.

I svenska tätorter är luftföroreningar ett stort hälsoproblem och en dominerande källa till höga halter är trafiken. Trafiken förorsakar detta genom främst slitage av vägbeläggning, bromsar, däck och vägsand.

Lokalt i Västerås och kring de vägar som kopplar samman sjöfart och landtrafik kan mark, vatten och luft påverkas negativt. I takt med utvecklingen mot fossilfria bränslen och övrig teknikutveckling kommer den negativa påverkan att minska (alternativt inte öka beroende på trafikintensitet). I ett storregionalt perspektiv finns förutsättningarna för att den negativa påverkan på mark, vatten och luft minskar.

Trafik och trafikinfrastruktur är i särklass de största orsakerna till förekomsten av buller. Buller beskrivs som oönskat ljud som irriterar och stör oss människor i vårt

vardagliga liv. Liksom för påverkan av mark, vatten och luft är det rimligt att anta att det lokalt i Västerås kring de vägar och järnvägar som kopplar samman sjöfart och landtrafik blir en ökning av bullerkällor. För den bebyggda miljön finns riktvärden för buller som inte ska överskridas. Naturvårdsverket har ytterligare rekommendationer för bland annat rekreationsområden.

PROGRAMMETS BIDRAG TILL ANDRA STYRANDE PROGRAM OCH PLANER

Såväl internationellt, nationellt som lokalt finns det många styrande dokument som verkar övergripande och parallellt med program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods. Programmet ska verka parallellt med övriga styrdokument och tillsammans ska dessa styra mot hållbarhet.

Vision 2026 om Västerås – Staden utan gränser

I Staden utan gränser känner vi att allt är möjligt. Detta når vi genom:

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

Hållbara godstransporter 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 gods. Genom handlingskraft, öppenhet för nya idéer och kloka samverkansformer vad gäller hållbara godstransporter hamnar världen i Västerås och Västerås i världen.

Översiktsplan 2026

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

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

- Hälsa, välbefinnande och jämlika förutsättningar
- **Attraktiv regionstad**
- **Kreativt näringsklimat**
- Kulturliv ger attraktivitet
- Bostäder för alla
- Balanserad komplettering
- Levande innerstad
- Kulturarv och utveckling i samklang
- Livskraftig landsbygd med starka serviceorter
- Enkelt att gå och cykla
- Kollektivtrafiknätet som ryggrad
- **Resurshushållning och klimatanpassning**
- Grön och blå identitet

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

Näringslivsprogram

Västerås näringslivsprogram indikerar ambition och riktning för näringslivsfrågor. Genom åtta fokusområden beskrivs hur förutsättningar skapas för utveckling och tillväxt i näringslivet. Infrastrukturen för gods har stor inverkan på fokusområdena 2 och 6; Ett initiativrikt näringslivsarbete – Västerås attraherar verksamheter från hela världen samt Hög och tillförlitlig tillgänglighet – Västerås är en nod med rätt planerad infrastruktur. Det är viktigt att program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods och Näringslivsprogrammet går hand i hand och att dess handlingsplaner harmoniserar och kompletterar varandra.



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.



VÄSTERÅS STAD

Kontaktcenter: 021-39 00 00

www.vasteras.se