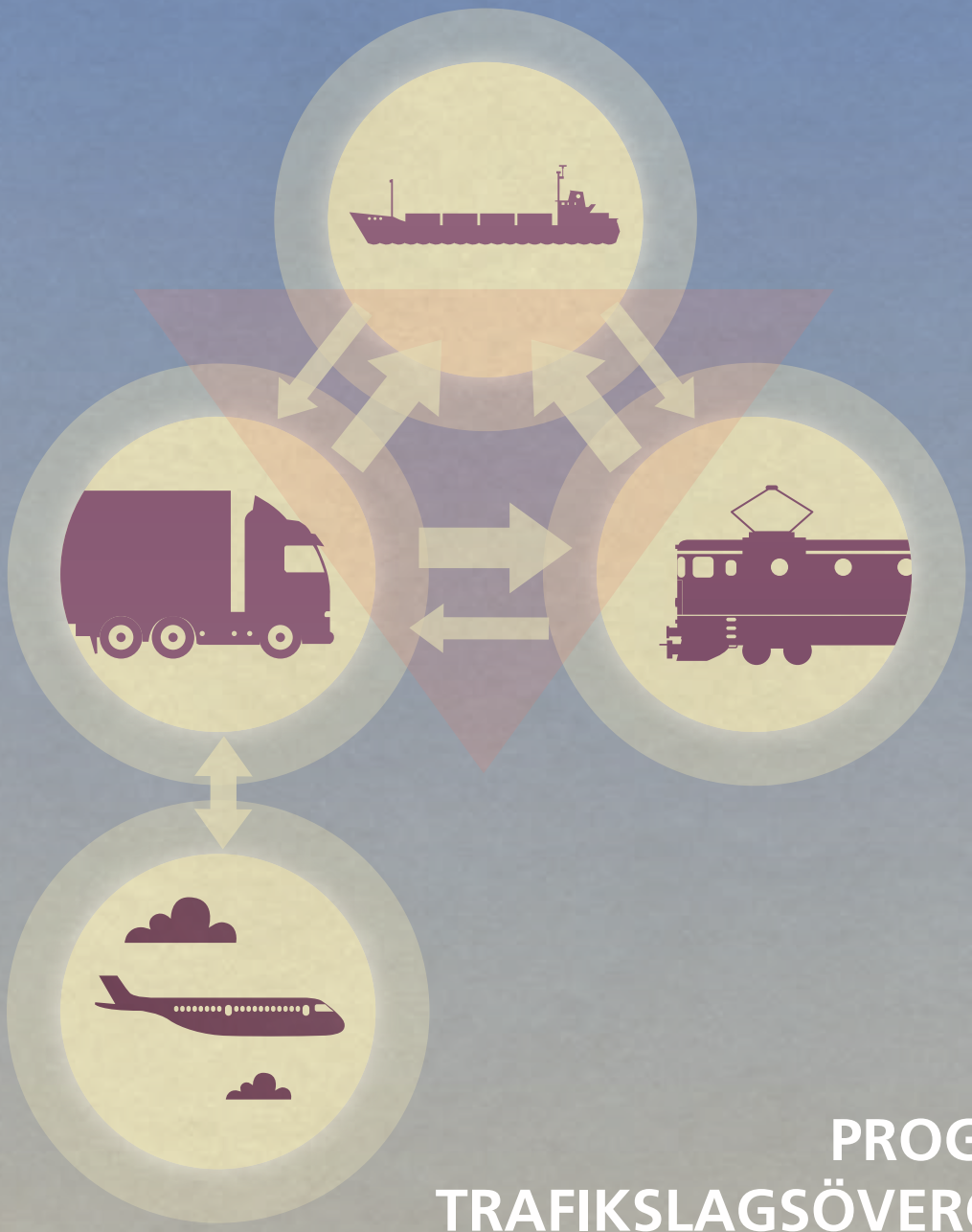


PROGRAM FÖR TRAFIKSLAGSÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTUR FÖR GODS 2015

Västerås stad

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

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.

Västerås är tillsammans med Eskilstuna, Enköping och Strängnäs den tredje storstadsregionen i Sverige. 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.

I Västerås finns alla fyra transportslagen och här finns de allra bästa förutsättningarna att tillsammans med kreativa samarbeten utveckla en betydelsefull logistiknod i storregionen, i Sverige, i Norden, i Europa. Idag ligger vi tillsammans med Köping på åttonde plats på listan över Sveriges bästa logistiklägen. Under de kommande åren, kan vi med detta program som utgångspunkt, skapa bra förutsättningar att hamna bland topplaceringarna. Med Västerås som logistiknod har näringslivet möjlighet att göra ett val som är hållbart för såväl företag som samhälle och klimatet. Ett val som styr mot uppsatta klimatmål och lönsamhet för näringslivet.

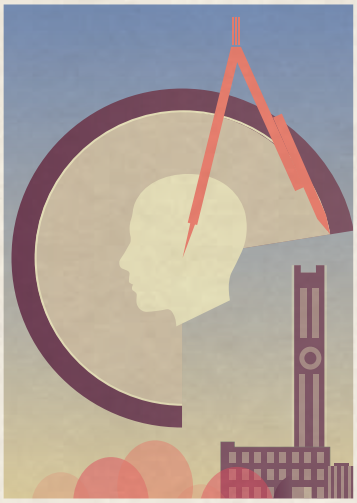
I Västerås ska vi veta vad vi ska göra och visa vad vi vill göra! Det är lätt att bara vilja ha mer och nytt, men går det att använda befintlig infrastruktur på ett smartare sätt? Kan vi få snabbare effekt, bättre klimat, lägre samhällskostnader genom att förändra beteende och utnyttjande av infrastrukturen?

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

Västerås maj 2015

Per Johansson
Miljö- och samhällsbyggnadsdirektör

Patrizia Strandman
Samhällsbyggnadsstrateg



INNEHÅLL

Förord 3
Sammanfattning 6

1. OM PROGRAMMET 9
1.1 Syfte 9
1.2 Målgrupp 9
1.3 Utgångspunkt 10
1.4 Regionala samarbeten 14
1.5 Godsstråk, noder och terminaler i storregionen 16
1.6 Klimatmål och prognoser 17
1.7 Avgränsning 18
1.8 Fyrstegsprincipen 18

2. MÅL 21

3. STRATEGIER FÖR ATT NÅ MÅLEN 25
3.1 Övergripande strategier 25
3.2 Strategier för trafikslagen 26
3.3 Strategier för regional samverkan 29
3.4 Strategier för kommunicering av programmet 30

4. HANDLINGSPLANER 33

5. KONSEKVENSBEDÖMNING 35
5.1 Klimatpåverkan 35
5.2 Påverkan på mark, vatten och luft 35
5.3 Trafikbuller 36
5.4 Landskapspåverkan 36

6. STYRANDE DOKUMENT 39
6.1 EU 39
6.2 Kapacitetsutredning, infrastrukturproposition och regeringens direktiv 39
6.3 Nationell transportplan för åren 2014-2025 40
6.4 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 40
6.5 Systemanalys inom EBS 40
6.6 Vision 2026 om Västerås – Staden utan gränser 41
6.7 Strategisk plan för Västerås stad 2012-2015 41
6.8 Översiktsplan 2026 41
6.9 Näringslivsprogram 43
6.10 Klimatprogram 43
6.12 Övriga program, policys, riktlinjer och planer 43

KÄLLFÖRTECKNING 44

BILAGOR
Bilaga 1: Mål - Indikatorer - Ansvar 47
Bilaga 2: Koppling Mål-Indikatorer-Strategier 51
Bilaga 3: Strategier och deras innebörd 55

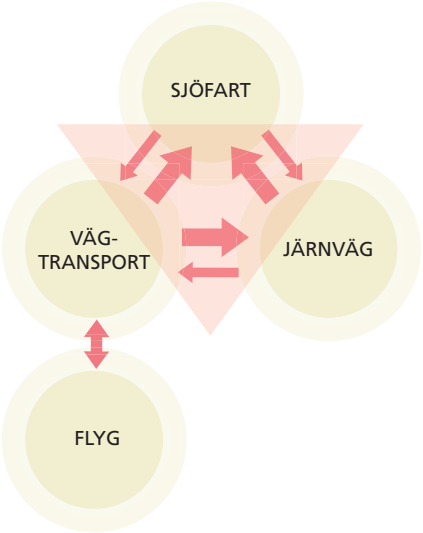
SAMMANFATTNING

Programmet beskriver övergripande hur Västerås vill bidra till en regionalt och nationellt hållbar godstransportkedja där de olika trafikslagen samverkar. Programmet syftar till att Västerås kan erbjuda god tillgänglighet lokalt, interregionalt och internationellt. Detta uppnås genom att Västerås är en nod där allt finns samlat i form av infrastruktur, samarbeten och hoplänkade system som gör att godsets hela resa kan beaktas.

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 – en unik plats som kan spela en viktig roll regionalt och nationellt. Till detta visar prognoser att efterfrågan på godstransporter ökar kraftigt. I östra Mellansverige ökar denna efterfrågan snabbare än i riket som helhet. Ökningen beror till stor del på regionens snabba befolkningstillväxt som enligt framtagna prognoser visar en ökning i östra Mellansverige med 1,0–1,4 miljoner personer under perioden 2010–2050. Fram till 2030 är efterfrågeökningen på godstransporter nära 40 procent och fram till 2050 nära 70 procent. Om inga åtgärder görs för att främja trafikslagsövergripande godstransporter kommer sjöfartens och järnvägens andelar att minska, vilket innebär att den absolut största ökningen kommer att ske på vägen.

EU: s klimatmål till 2030 kan klaras med enbart tekniska åtgärder, medan det krävs kompletterande bidrag från ett transportsnålt samhälle till 2050. För att nå de nationella målen krävs en kombination av transportsnålt samhälle och tekniska åtgärder redan till 2030. Detta innebär bland annat att biltrafiken måste minska med 20 procent till 2030. För lastbilstransporterna gäller att de inte får öka, även med den förväntade tekniska utvecklingen av fordon och bränslen.

I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen - väg, järnväg, sjö och flyg. För att klara av den framtida utmaningen att hantera godstransporterna och nå en hållbar och effektiv godshantering behöver hela transportsystemets sammanlagda kapacitet nyttjas. Den kapacitetsstarka sjöfarten behöver avlasta väg- och järnvägsnätet och därmed frigöra kapacitet för persontrafiken och gods som faktiskt behöver nyttja landinfrastrukturen för hela eller delar av sin resa. Principen för detta redovisas i nedanstående figur.



För att möta de utmaningar som vi står inför både vad gäller framtida godsmängder och klimatmål har Västerås tagit fram fyra mål med tillhörande indikatorer.

1. **Långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godsflöden.**
   Indikatorerna handlar om att klimatsmart öka det tonnage som hanteras i Västerås och de samarbeten som Västerås har samt att fler logistikrelaterade företag lokaliserar sig i hamnområdet.
2. **Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagsövergripande godstransporter.**
   Indikatorerna styr mot att Västerås hamn och flygplats får ökad betydelse.
3. **Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara transportlösningar på.**
   Här är indikatorernas inriktning att skapa samarbeten mellan Västerås och andra kommuner och anläggningar.
4. **I Västerås finns den tillgänglighet som näringslivet efterfrågar vad gäller transport av gods.**
   Indikatorerna syftar till att företagens upplevelse av tillgänglighet och enkelhet för godstransporter med Västerås som nod ökar.

För att nå målen har 18 strategier tagits fram. 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 (järnväg, väg, sjö och flyg) samt för dispenstransporter och terminalfunktion.
- *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.

Programmet anger däremot inte vilka aktiviteter som krävs för att nå målen. För att nå målen krävs att tre handlingsplaner tas fram; en handlingsplan för implementering av programmet som helhet där även väg och järnväg mer specifikt tas omhand, en handlingsplan för utveckling av Västerås hamnområde inklusive terminalfunktion och en utvecklingsplan för utveckling av Västerås flygplats.

För att bygga upp ett långsiktigt hållbart transportsystem lokalt, regionalt och nationellt räcker inte bättre teknik och energieffektivisering. Vi måste också ändra vårt beteende och samhällsplanera smartare för att på kort och lång sikt minska transporternas negativa miljö- och hälsopåverkan. 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 det dock hänsyn tas till hela transportsystemet och inte enbart den del av transporterna som sker inom Västerås kommungränser. Om transporterna i och genom Västerås ökar samtidigt som transporterna 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.

1. OM PROGRAMMET

Programmet beskriver övergripande hur Västerås stad samt de kommunala bolagen vill 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.

Till programmet hör tre bilagor:

- Bilaga 1 ”Mål-indikatorer-ansvar” som preciserar måluppföljning och uppföljningsansvar
- Bilaga 2 ”Koppling Mål-Indikatorer-Strategier”
- Bilaga 3 ”Strategierna och deras innebörd” som preciserar innebörden av strategierna.

1.1 Syfte

Syftet med programmet är att visa hur koncernen Västerås avser att möta den nuvarande och framtida utmaningen att hantera det gods som behöver transporteras till och från Västerås, genom Västerås och närregionen samt hur koncernen vill främja en långsiktigt hållbar utveckling[1]. Programmet är ett verktyg för koncernen Västerås att genom aktiva åtgärder, vad gäller infrastruktursatsningar och näringslivsplanering[2], bidra till regionalt- och nationellt hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter.

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

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 attraherar nya flöden och aktörer.

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

1.2 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 för hur koncernen ska agera lokalt utifrån ett regionalt, nationellt och globalt hållbarhets-perspektiv vad gäller infrastrukturen för gods.

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 och vill utveckla den lokala infrastrukturen för gods utifrån ett regionalt och nationellt hållbarhetsperspektiv.

[1] *Hållbar utveckling innebär att hänsyn tas till hållbarhet inom flera aspekter: miljö, ekonomi, social, kulturell.*

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

1.3 Utgångspunkt

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.

I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen - väg, järnväg, sjö och flyg. Tillsammans med Västerås geografiska läget, tio mil in i landet, och med det demografiska faktum att nästan hälften av Sveriges befolkning bor inom en radio av 15 mil blir Västerås en mycket intressant nod för långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter – en unik plats som kan spela en viktig roll regionalt och nationellt. Västerås viktigaste konkurrensfördel med andra städer i inlandet är hamnen[3]. Med Västerås som utgångspunkt kan regionens och Sveriges konkurrenskraft öka genom att främja den viktiga exporten och importen. 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 konsolidiseras till Västerås för att sedan distribuera till slutkunder.

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

Omvärldsanalys

Infrastruktursystemet kommer att få en allt hårdare belastning när transporterna ökar och allt mer koncentreras. Det är framförallt sex stycken transportrender som kommer att få stor betydelse för framtiden[4].

- **Ökad rörlighet och koncentration.**
  Ökad befolkning och ekonomisk tillväxt driver på efterfrågan på transporter. Jakten på stordriftsfördelar bidrar till att transporterna koncentreras till större noder och stråk. Ökat handelsutbyte med tillväxtmarknader i Asien och Öst- och Centraleuropa kan innebära att nya rutter och logistiklösningar växer fram. Påfrestningarna på det svenska transport-systemet ökar, liksom kostnaderna för systemet. Det gäller särskilt på platser som drar till sig många människor, där den ekonomiska aktiviteten är omfattande och där det är svårt och dyrt att ta ytterligare mark i anspråk för transporter.
- **Transportsystemen integreras.**
  Det svenska transportsystemet kopplas ihop med det europeiska. Regler och planering påverkas och ställer ökade krav på nationella beslutsprocesser. Företag som bygger, underhåller, utvecklar och transporterar agerar allt mer på en global marknad och utifrån internationella standarder. Trafikslagen integreras i intermodala transportkedjor.

[3] *(PWC, 2012)*

[4] *(Trafikverket, Trender i transportssystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2014, 2014) (OECD/International Transport Forum; 2013 och 2014)*

- **Bilberoendet minskar.**
  Biltrafiken ökar inte längre i hela Sverige på samma sätt som tidigare. Konjunktursvängningarna kan förklara en del av utvecklingen, men även andra faktorer pekar på att bilens dominerande och normerande ställning i städernas transportsystem kan vara på väg att förändras. Samtidigt ökar den lokala och regionala kollektivtrafiken och cykeln har fått en renässans. Fler kan promenera när många bor i städer, där avstånden är små.
- **Ny era i stadsplaneringen.**
  Stadsbyggandet har präglats av olika ideal under olika epoker. Inte minst synen på trafiklösningar, byggnadernas placering i förhållande till gatan och inom kvartersmarken samt urformning av grönytor, parker och rekreationsområden har skiftat. Idag finns en strävan efter förtätning centralt i städerna och byggande i attraktiva lägen. Det innebär att även trafiklösningar och utformning av utemiljön behöver anpassas efter de specifika situationerna. Stationer och stationssamhällen får ökad betydelse.
- **Transportsystemet kopplas upp.**
  Digitaliseringen slår igenom i transportsystemet och ger ökade möjligheter till exempelvis automatisering, situationsanpassad trafikledning och information som riktas direkt till trafikanterna. Nya aktörer och nya typer av tjänster kan få stor påverkan på transportsystemet och dess användning.
- **Kraven på anpassningar till miljö och förändrat klimat krävs.**
  Samhället ställer allt större krav på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och fossila drivmedel fasas ut. Samtidigt ökar kraven på anpassningar till de klimatförändringar som inte längre går att hindra. Tuffare politiska styrmedel förutses. I Växande städer blir lokala miljökvaliteter viktigare.

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 den 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 lastbilsnoder. 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 transittransporterna 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 godsflöden[5]:

- 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 transittransporter[6] genom länen.
- Råolja och mineraloljeprodukter är de största varugrupperna sett till antal ton som transporteras i och genom östra Mellansverige.

[5] *(Godsflöden i östra Mellansverige, 2013)*

[6] *Transit – gods med start och målpunkt utanför det egna länet.*

Karakteristiskt för Västmanlands län gällande godsflöden[7]:

- Mycket transittransporter genom länet
- Störst 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.
- Störst järnvägsflöden har godsstråket genom Bergslagen.
- Västerås/ Köping är ett viktigt logistikområde för länet

Godssituationen i morgon

Prognoser visar att efterfrågan på godstransporter ökar kraftigt och i östra Mellansverige ökar den snabbare än i riket som helhet. Detta beror till stor del på regionens snabba befolkningstillväxt. Enligt framskrivningarna ökar folkmängden i östra Mellansverige med 1,0–1,4 miljoner personer under perioden 2010–2050[8].

Fram till 2030 är efterfrågeökningen närmare 40 procent och fram till 2050 upp emot 70 procent[9]. Om inga åtgärder görs för att främja trafikslagsövergripande godstransporter 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 procent fram till 2030 och 67 procent fram till 2050[10]. Prognosen för fraktflyget är en ökning om knappt 6 procent de närmsta åren.

I ovan nämnda siffror finns inte nyetableringen av gruvor i nordvästra Västmanlands och södra Dalarna med. Gruvnäringen undersöker förutsättningarna för nyetablering av gruvor runt år 2019–2021. För att näringslivet ska vara berett att satsa på gruvorna krävs en infrastruktur som klarar att frakta ut malmen och att ta in insatsvaror.

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 investeringsmedel 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[11].

Ditt personliga bidrag till transportbehoven

Varje individ ger varje år upphov till godstranporter motsvarande 800 kg livsmedel och 460 kg avfall. Den totala godsvolymen utslaget per person är dock så mycket som 65 ton gods årligen.

E-handeln är på stark uppgång och kommer att ha betydelse för de sammanlagda godsflödena. Bedömningen i det försiktiga scenariot är att e-handeln utgör ca 12 procent av all detaljhandel år 2022. Motsvarande nivå för det mest extrema scenariot är 36 procent. Detta ska jämföras med att e-handeln år 2012 utgjorde cirka 5 procent av den totala detaljhandelns omsättning i Sverige

[7] *(Godsflöden i östra Mellansverige - delen Västmanlands län, 2013)*

[8] *(RAPPORT 2013:8)*

[9] *(ISBN 978-91-8753-13-0)*

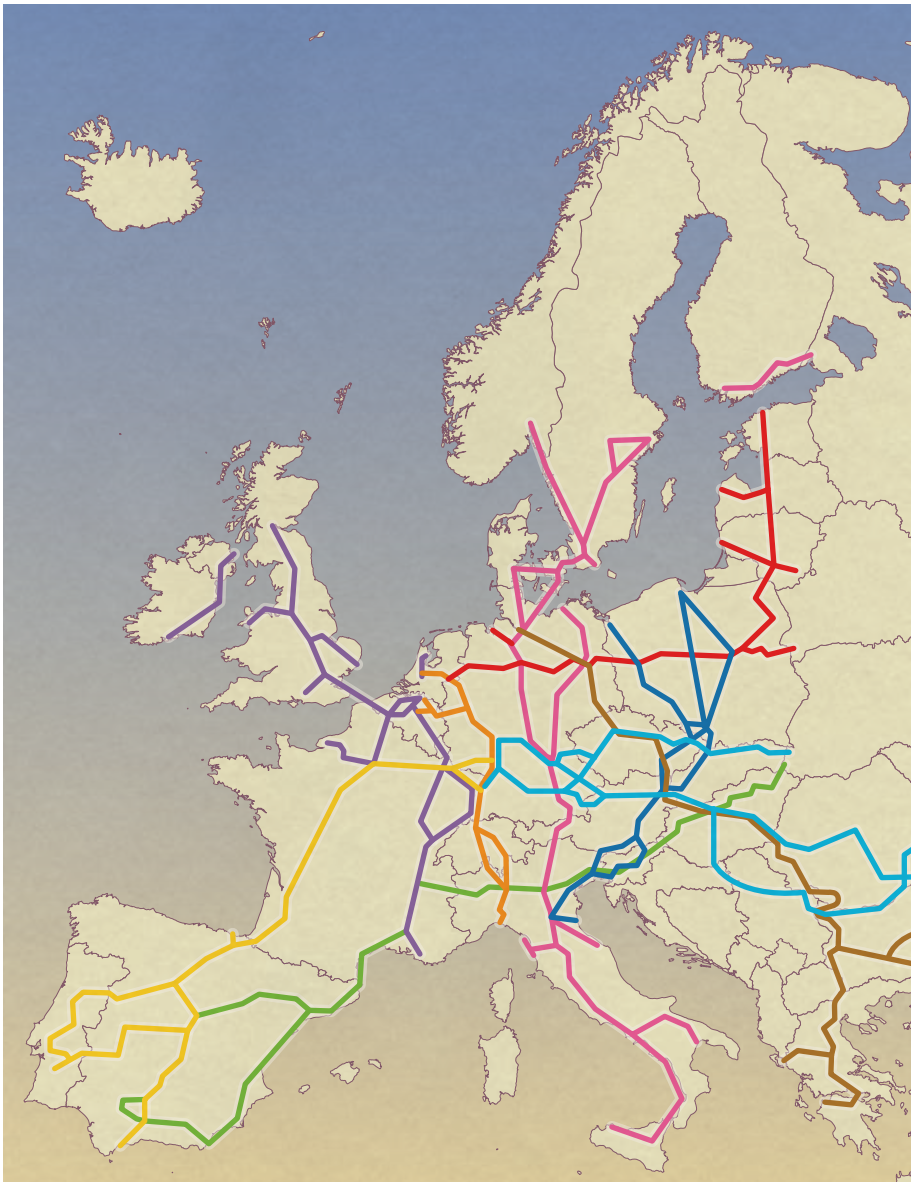
[10] *(Trafikverket, 2013)*

[11] *Ska marken användas för infrastruktur eller bebyggelse, för väg eller järnväg, för lager eller bostäder o.s.v.*

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 att vara en stark tillväxtzon är det nödvändigt att utveckla infrastrukturen och åtgärda flaskhalsar i systemet.

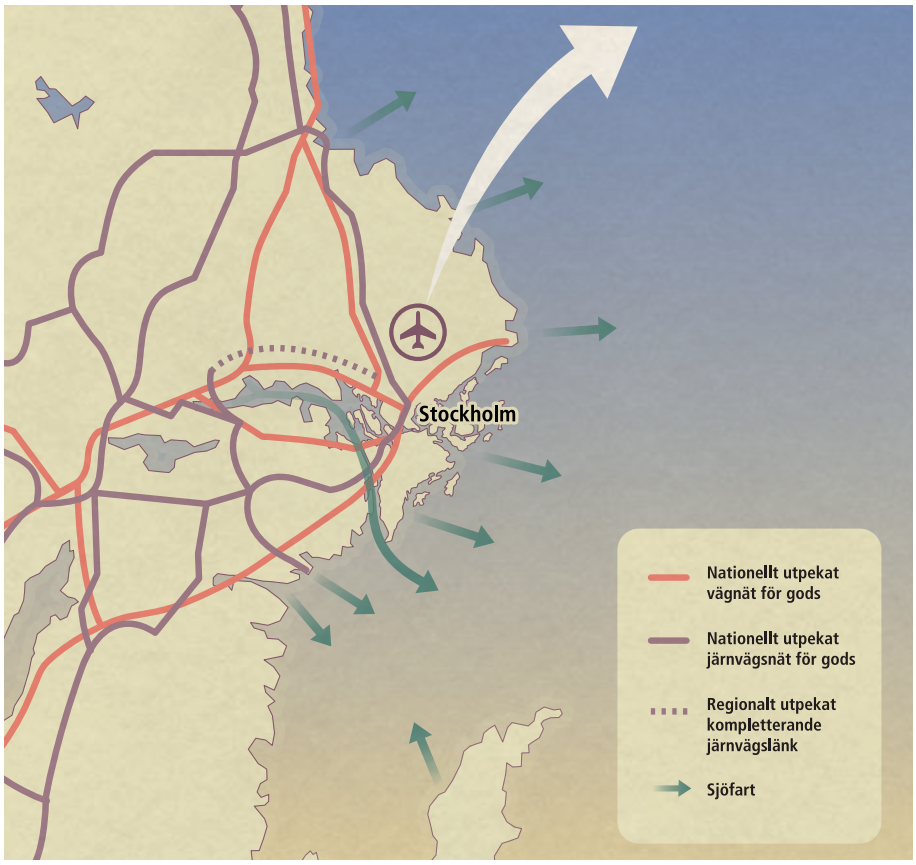
Europeiska kommissionen har antagit ett förslag till nytt stomnät som ska utgöra ryggraden för transporterna inom EU. TEN-T-stomnätet kompletteras med ett övergripande transportnät som ansluter till stomnätet på regional och nationell nivå. Under perioden 2014-2020 kommer projekt finansierade av EU att 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–Mediterrian) 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.



Figur 1.2.1 TENT-T stomnätet

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, Ostkust-banan, södra och västra stambanan inklusive Ostlänken, ”Motorways of the Sea” i Östersjön samt de stora flygplatserna och hamnarna i det europeiska transportnätet, TEN-T.



Figur 1.2.2. Trafikverket har pekat ut godsstråk som bedöms vara överordnade och mest angelägna för satsningar på kapacitet, trafikering och hög driftstandard.

Samhällets kostnader för olika fraktalternativ

De externa marginalkostnaderna för infrastrukturen (slitage och nedbrytning), trafiksäkerhet, CO2-utsläpp och luftföroreningar har i rapport från VTI[12] studerats för fem internationella godstransport-relationer som har Sverige som start eller mål. Generellt är de 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.

1.4 Regionala samarbeten

De enskilda kommunerna kan inte själva vara starka nyckelspelare för gods- och logistikverksamheter sett ur ett nationellt och globalt perspektiv. Det är viktigt att genom samverkan stärka Mälardalens och hela östra Mellansveriges attraktivitet och betydelse.

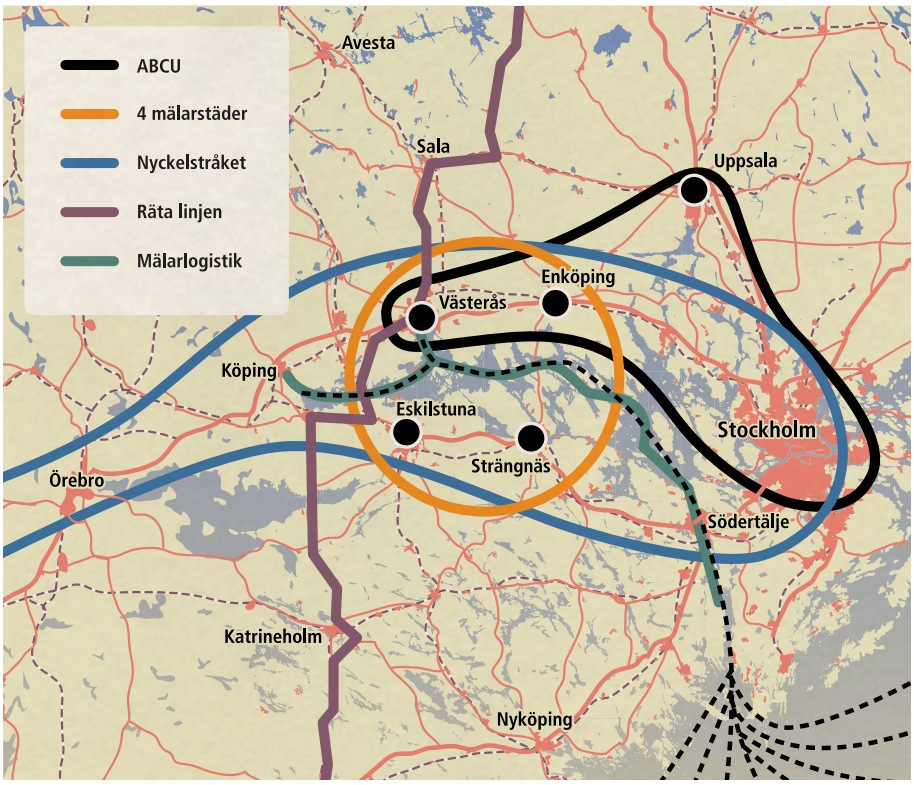
I stor- och närregionen finns ett flertal samarbeten över kommun och länsgränser. Samarbeten där Västerås som regionstad med sin geografiska placering är en nyckelspelare. De samarbeten som Västerås stad deltar i och som spänner över många regionplaneringsfrågor är bland annat (geografisk omfattning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

- **Mälardalsrådet och En Bättre Sits-sammarbetet[13].**
  Mälardalsrådet arbetar för en internationellt konkurrenskraftig och hållbar storstadsregion som är attraktiv att leva och verka genom att vara en storregional mötesplats. En Bättre Sits ingår i Mälardalsrådet och målet är få fram en ny storregional systemanalys 2016 som beskriver gemensamma prioriteringar inom infrastruktur och transporter som ett inspel till revidering av Nationell Transportplan.

[12] *VTI notat 10-2013*

[13] *(Mälardalsrådet) (En Bättre Sits)*

- **ABCU-nätverket.**
  Ett samarbete mellan AB-, C- och U-län med syftet att Mälarbanestråket utvecklas utan att hämmas av länsgränser och andra administrativa gränser. Därmed uppnår man storregionala effekter av utbyggd infrastruktur och befolkningstillväxt i form av integrerad bostads- och arbetsmarknad.
- **Nyckelstråket**[14].
  Arbetet handlar om att öka kapacitet, säkerhet och snabbhet på vägar och järnvägar i stråket Stockholm–Göteborg via Mälardalen.
- **4 Mälarstäder.**
  Som tredje största storstadsregion arbetar Eskilstuna, Västerås, Strängnäs och Enköping för en högre tillgänglighet mellan städerna och därmed en integrerad bostads- och arbetsmarknad.
- **Räta Linjen-gruppen**[15].
  Vägstråket Räta Linjen, väg 56, mellan Norrköping och Gävle via Katrineholm, Eskilstuna, Västerås och Sala utgör en viktig del av det nationella stamvägnätet. Visionen är en mötesfri väg år 2020.
- **Mälarlogistik**[16].
  Näringslivsgruppen med syfte att stärka sjöfarten på Mälaren och på så vis använda den outnyttjade kapaciteten på Mälaren och därmed avlasta landinfrastrukturen.



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

[14] *(Nyckelstråket)*

[15] *(Räta Linjen)*

[16] *(Mälarlogistik)*

1.5 Godsstråk, noder och terminaler i storregionen

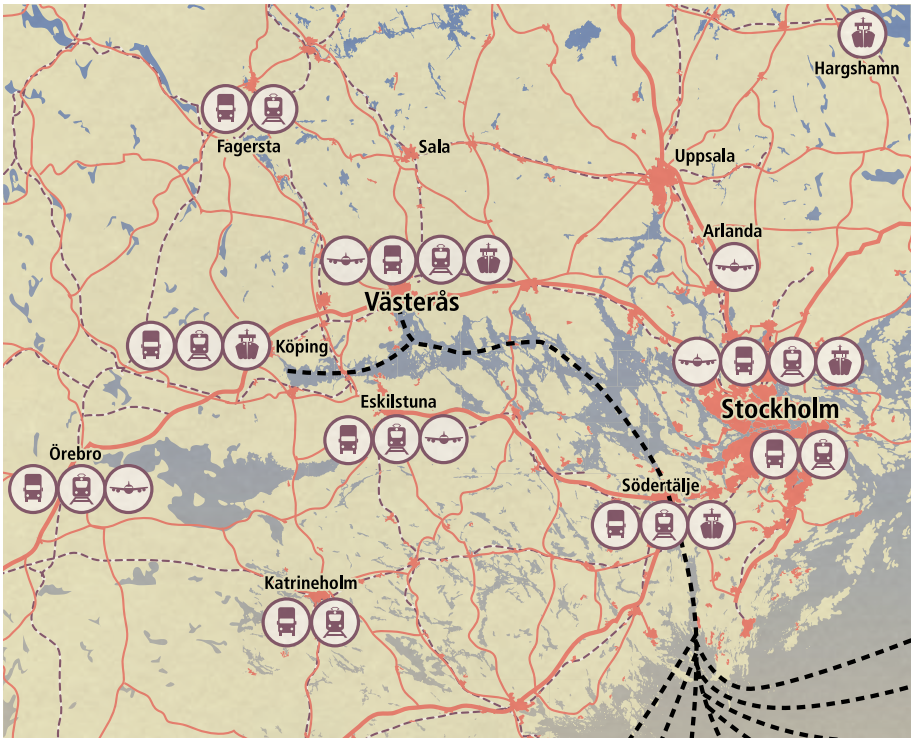
I storregionen finns tre av Sveriges tio så kallade basflygplatser, Stockholm–Arlanda, Stockholm–Bromma och Visby flygplats. Regionen har även flygplatser som drivs i kommunal eller privat regi, varav de största är Örebro, Västerås, Eskilstuna, Skavsta, Norrköping och Linköping.

I storregionen finns sju hamnar - Stockholmshamnar, Södertälje hamn, Harghs hamn, Mälarhamnar, Norrköpings hamn, Gävle hamn och Oxelösunds hamn. Idag är hamnarna viktiga noder 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 Mälarbanan, 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.



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

1.6 Klimatmål och prognoser

Det svenska klimatmålet sträcker sig fram till år 2020 och innebär att utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 procent till år 2020 jämfört med 1990. För transportsektorn har riksdagen beslutat att användningen av förnybar energi ska uppgå till minst 10 procent år 2020. Målvisionen är att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050.

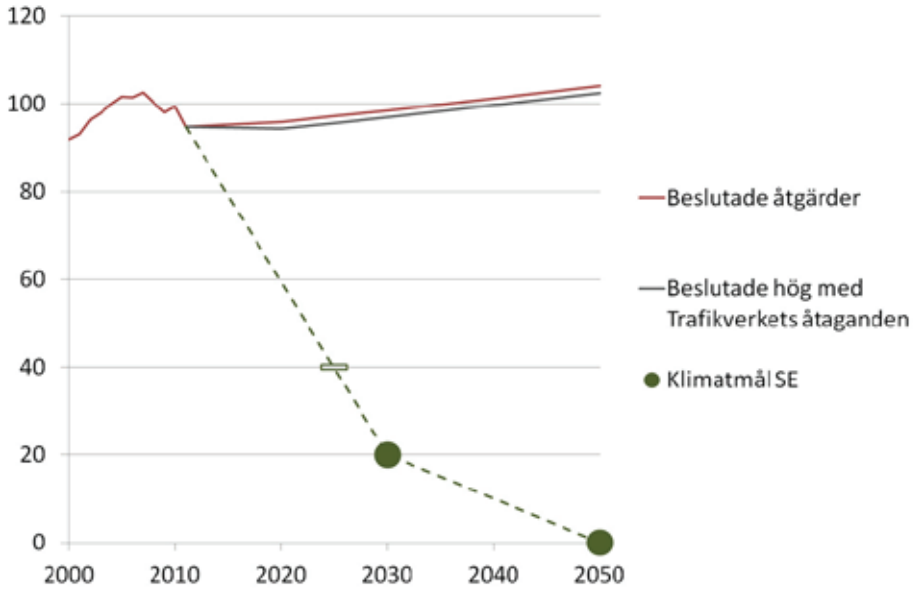
I energi- och klimatpropositionen[17] och i det transportpolitiska målet[18] finns målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Målet är preciserat som:

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Trafikverkets definition av fossiloberoende fordonsflotta innebär att vägtrafiken år 2030 använder 20 procent av den mängd fossila bränslen som användes 2004. Denna definition ligger också till grund för flera utredningar, däribland Fossilfrihet på väg[19]. För att skapa goda förutsättningar för att nå visionen om ett klimatneutralt Sverige till 2050 föreslår Fossilfrihet på väg ett mål till 2030 på 80 procentsreduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken. Det innebär att utsläppen bör minska med 35 procent till 2020 och med 60 procent till 2025 för att skapa goda förutsättningar för att nå 2030 målet. EU:s mål är samtidigt att minska sektorns klimatutsläpp med 60 procent till år 2050 (20 procent till 2030). Fossilfrihet på väg lämnar inga generella förslag inom godstransport-området, men konstaterar att det kommer krävas kraftfulla satsningar på järnväg och intermodala transportlösningar för att öka dessa transporters konkurrenskraft, nå klimatmål och andra mål i samhället. Den nationella transportplanen för åren 2014–2025 inte är framtagen för att stödja utvecklingen mot klimatmålen inklusive en fossiloberoende fordonsflotta. Planen bygger på en prognos som inte är förenlig med dessa mål.

Med utgångspunkt från Trafikverkets trafikprognos och de krav på fordon och drivmedel som är beslutade kommer dock utsläppen att ligga på ungefär dagens nivå fram till 2030. Om inga ytterligare åtgärder vidtas kommer utsläppen sedan att öka fram till 2050.

Följande diagram illustrerar situationen:



[17] *(Energi- och klimatpropositionen)*

[18] *(Transportpolitiska målen)*

[19] *(Fossilfrihet på väg)*

För att nå målen, såväl EU:s som de svenska, krävs således ytterligare åtgärder och styrmedel. EU-kommissionens mål kan klaras till 2030 med en medveten satsning på ett transportsnålt samhälle och dagens beslutade krav på fordon och drivmedel. Till 2050 krävs komplettering med ytterligare tekniska åtgärder på fordon och drivmedel för att nå målet. Omvänt kan EU-målet till 2030 klaras med enbart tekniska åtgärder, medan det krävs kompletterande bidrag från ett transportsnålt samhälle till 2050. För att nå de nationella målen krävs en kombination av transportsnålt samhälle och tekniska åtgärder redan till 2030. Detta innebär bland annat att biltrafiken måste minska med 20 procent till 2030, vilket kraftigt avviker från de prognoser som redovisats nedan. För lastbils-transporterna gäller att de inte får öka, även med den förväntade tekniska utvecklingen av fordon och bränslen. Självklart innebär detta ett mer kraftfullt paket av åtgärder än vad som nämnts ovan och dessutom att åtgärderna måste vidtas tidigare[20].

Varje godståg motsvarar 30 lastbilar på vägarna. Om ett eltåg mellan Malmö och Sundsvall ersätts med lastbilar ökar CO2utsläppen från under 100 kg till minst 35 ton. Att öka godstrafiken på vägarna på tågtrafikens bekostnad är kontraproduktiv för Sveriges CO2utsläpp.

1.7 Avgränsning

Programmet omfattar inte handlingsplaner och strategier för respektive trafikslag eller hur koppling dem emellan ska fungera. Till följd av detta program behövs därför ett antal fördjupningar där detta belyses mer detaljerat. Fördjupningarna tillsammans med programmet, 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 att beskrivas eller behandlas på annat sätt än att godstrafik och persontrafik 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.

1.8 Fyrstegsprincipen

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

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

1. BYGG OM

Åtgärder som innebär begränsade ombyggnadsåtgärder till exempel ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg, komplettering med mötesspår på järnväg, kompletteringar i landinfrastrukturen som kopplar mot sjöfart

2. BYGG NYTT

Åtgärder som innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder till exempel byggande av ny järnvägssträcka

3. TÄNK OM

Åtgärder som kan påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt till exempel godstransport till sjöss istället för med lastbil

4. OPTIMERA

Åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen till exempel samordning av transporter, kombinera flera trafikslag

[20] *(Trafikverket, Miljökonsekvensbeskrivning av kapacitetsutredningens förslag)*

2. MÅL

För att möta de utmaningar som vi står inför både vad gäller framtida godsmängder och klimatmål har Västerås tagit fram fyra mål med tillhörande indikatorer. Till programmet hör Bilaga 1 ”Mål-indikatorer-ansvar” som preciserar måluppföljning och uppföljningsansvar.

MÅL 1

Långsiktigt hållbara och trafikslags-övergripande godsflöden.

MÅL 2

Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslags-övergripande godstransporter.

MÅL 3

Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara transport-lösningar.

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 procent per år fram till år 2026

1.2 Västerås flygplats ska år 2020 ha kontrakt med ett ytterligare fraktbolag och till år 2026 ytterligare ett 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 procent per år fram till år 2026.

1.5 Andelen båtar som årligen kommer tomma in respektive går tomma ut ur Västerås hamn ska minska med 75 procent till år 2026.

1.6 Klimatpåverkan från godstransportsektorn ska minska med 55 procent fram till år 2026.

MÅL 2

Västerås är storregionens[21] 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[22].

2.2 Västerås flygplats är 2020 utpekat i Nationell plan som central för fraktflyget.

2.3 Västerås hamn är 2026 Sveriges och nordens största aktör inom insjöfarten.

MÅL 3

Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara transportlösningar.

Indikator:

3.1 Koncernen Västerås har år 2020 minst ett samarbete med utomkommunal anläggning[23].

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[24].

MÅL 4

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

Indikator:

4.1 Genom att använda Västerås som nod effektiviseras transporttiden och/eller transportsträckan.

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.

[21] *Storregion definieras som det område som har funktionsmässiga kopplingar. Följer inte kommun-, läns- eller andra juridiska gränser.*

[22] *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.*

[23] *En utomkommunal anläggning är en logistikanläggning som inte ligger inom kommunen Västerås stad eller drivs av koncernen Västerås.*

[24] *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.*

3. 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. Med Västerås som utgångspunkt möjliggörs en nod för trafikslagsövergripande transporter där godsets ”hela-resan-perspektiv” beaktas och förstärks genom kreativa samarbeten inom regionen.

I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen - väg, järnväg, sjö och flyg. För att klara av den framtida utmaningen att hantera godstransporterna 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.

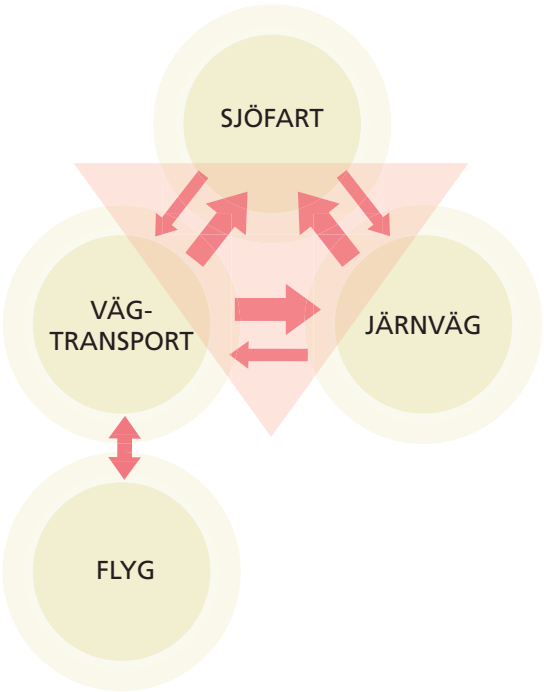


Bild 4.1 Bilden visar en schematisk bild över en godsnod och principer för trafikslagsövergripande infrastruktur. Inget gods börjar eller slutar vid kaj - samverkan behövs mellan sjö och väg/järnväg. Ofta når inte heller järnvägen fram till slutkund. Samverkan behövs mellan väg och järnväg. För att samverkan 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.

Till programmet hör Bilaga 3 ”Strategierna och deras innebörd” som preciserar innebörden av strategierna samt Bilaga 2 ”Kopplingar Mål-Indikatorer-Strategier” som visar hur strategierna styr mot målen.

3.1 Övergripande strategier

För att klara av den framtida utmaningen att hantera godstransporterna och nå en hållbar och effektiv godshantering behöver hela transportsystemets sammanlagda kapacitet användas. Den kapacitetsstarka sjöfarten behöver avlasta väg- och järnvägsnätet och därmed även frigöra kapacitet för persontrafiken. För att klara de klimat och miljömål som satts upp lokalt, regionalt, nationellt samt inom EU behöver vägtrafikens miljöbelastning minskas.

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

Nyckeltal för lastkapacitet	
1 container[25]	2 TEU[26]
1 tåg 600 m	42 containrar (84 TEU)
1 tåg 630 m	46 containrar (91 TEU)
1 tåg 750 m[27]	54 containrar (108 TEU)
1 lastbil, odelad	1 container (2 TEU)
1 lastbil, delad	1+1 container[28] (3TEU)
1 vanligt fartyg som trafikerar Mälaren idag	200 containrar (400 TEU)
Fartyg Mälarmax idag	500 containrar (1 000 TEU)
Fartyg Mälarmax 2018[29]	1 000 containrar (2 000 TEU)
1 vanligt fartyg (ej insjö) t ex Maersk Emma	5 500 containrar (11 000 TEU)

Exempel 1:
1 Mälarmax 2018 = 1 000 lastbilar = 22 tåg

Exempel 2:
1 fartyg Emma = 5 500 lastbilar = 120 tåg

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.

Strategi:

1. **Arbeta trafikslagsövergripande med systemförståelse.**
2. **Storregionalt samarbete för att få till stånd de gemensamt prioriterande projekten.**
3. **Arbeta för en hållbar infrastruktur för gods där prognoser används som ett verktyg för planeringen (inte som fakta om framtiden) och som leder mot de uppsatta klimatmålen.**
4. **Arbeta för en helhetssyn på infrastrukturen och trafikslagsövergripande lösningar genom kommunikation och kompetensutveckling hos godsägare, transportörer och morgondagens logistikansvariga.**
5. **Främja arbete med att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.**

3.2 Strategier för trafikslagen

Järnväg

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.

Idag går det stora mängder gods på järnväg som skulle kunna använda sjöfarten på sin transportsträcka. 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 koncernen Västerås engagerar sig i järnvägsobjekt som är storregionalt prioriterade och som har stor betydelse för Västerås utveckling och utbyte med sitt omland. De projekt som gynnar godstrafiken gynnar persontrafiken och vice versa.

[25] *I dag är oftast en container 40 fot, vilket motsvarar 2 TEU. Mindre containrar om 20 fot (1 TEU) förekommer.*

[26] *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.*

[27] *Denna längd är idag bara möjlig på ett fåtal ställen och sträckor i Sverige*

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

[29] *Mälarprojektet som möjliggör för säkrare och mer tillgänglig Mälarfarled innebär att största båtstorlek kan öka i och med en större sluss i Södertälje. Mälarprojektet beräknas ha driftstart 2018.*

Strategi:

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

Väg

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 viloplatser för förare. Insatser för att stärka vägnätet bör koncentreras till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträckor som är olycksdrabbade eller saknar lämpliga omledningsvägar vilket medför långa stopptider för vägtrafiken.

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.

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. Enbart ny teknik kommer inte att räcka för att nå Sveriges och EU:s klimatmål, även beteendeförändringar krävs för att nå målen.

Lastbilstrafiken står idag för den största andelen av godstransporterna i Sverige och kommer framöver att fortsätta att utgöra en betydande andel beroende på start- och målpunkt samt godsslag. Utmaningen är att hålla lastbilstrafiken på samma nivå som idag och få stå stor del som möjligt av godsvolymerna på fartyg och järnväg.

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

Strategi:

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

Insjöfart

65 procent av all export-respektive 80 procent av den totala importvolymen till och från Sverige går via sjöfart, men bara 3 procent av den totala inrikes godsvolymen transporteras med fartyg[30] (godstrafik mellan svenska hamnar).

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[31] utsedd till central insjöhamn liksom den är utsedd till riksintresse för insjöfarten. Från Mälarhamnarna går idag trafik till hela världen men framförallt till Storbritannien och övriga Europa. Mälarhamnarna utmärker därmed Västmanland i det storregionala perspektivet.

Sjöfart är ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsätt med stor kapacitet. Till skillnad mot väg och järnväg har sjöfarten ingen kapacitetsbrist. Mälarhamnarna är idag underutnyttjad och agerar endast på 40 procent av nuvarande miljötillstånd (en utökning i och med Mälarprojektet[32] är inte medräknad). Sjöfarten i Mälarfarleden bör 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.

Sjöfartsverket har ansvar för de allmänna farlederna fram till hamnområdesgränsen där hamnarna tar över ansvaret.

[30] *(Trafikanalys)*

[31] *(Trafikverket, Kapacitetsutredningen)*

[32] *Mälarprojektet innebär att tillgängligheten till Mälarens hamnar ökar samtidigt som sjösäkerheten förbättras genom ökade säkerhetsmarginaler och förfinat navigationsstöd. (Sjöfartsverket, Säkra farleder)*

Västerås stad står idag som ensam finansiär för kostnaderna för underhåll och utveckling av Västerås hamn. Det finns anledning att som ersättning för den infrastruktur som staden ställer till förfogande också kräva att andra aktörer i regionen, som drar nytta av infrastrukturen, också bidrar ekonomiskt till hamnens utveckling. En av de viktigaste nyttorna med breddad finansiering skulle vara att stärka hamnens roll som en del av den totala regionala utvecklingen.

Strategi:

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

Flyg

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 procent), men en stor del av transportvärdet (globalt 35 procent) och är därmed en viktig faktor för den globala ekonomin. Prognosen för flygfrakten är en global tillväxt om 5,9 procent de kommande åren. Dock är branschen väldigt konjunkturkänslig, men den har en förmåga att snabbt anpassa sig.

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 passageraflygplan.

Västerås flygplats är av Trafikverket utpekad som riksintresse för luftfarten. Flygplatsen är idag landets femte största fraktflygplats men den är inte utpekad i Nationell transportplan för åren 2014-25 som central för fraktflyget. Flygplatsen opererar idag på cirka 40 procent av sin tillgängliga kapacitet enligt gällande miljötillstånd och den har infrastrukturella- och miljömässiga förutsättningarna att nå kommersiella passagerarvolymer över en miljon passagerare och 55 000 flygplansrörelser. 1-2 procent av dagens flygplansrörelser på Västerås flygplats utgörs av flygfrakt. Med denna relativt låga andel kan konstateras att flygplatsens ekonomi och utvecklingsmöjligheter är starkt beroende av ökade trafikvolymer för annan trafik är flygfrakt, exempelvis linje- och charterflyg. Det är främst hos privatresenärerna den största potentialen finns för ökade trafikvolymer. Beträffande koppling till andra trafikslag har Västerås flygplats sin starkaste koppling till vägtrafiken. Avståndet till E18 med motorvägstandard är inte längre än 800 meter.

Västerås förutsättningar att utvecklas är beroende av de konkurrerande flygplatsernas styrkor och svagheter samt deras agerande i marknaden. De stora konkurrenterna är Arlanda, Bromma och Skavsta utifrån olika positioner. Arlanda utgör den största konkurrenten med tanke på att flygplatsen ligger förhållandevis nära Västerås och på samma sida om Mälaren.

Västerås stad står idag som ensam finansiär för kostnaden och driften av flygplatsen. Det finns anledning att som ersättning för den infrastruktur som staden ställer till förfogande också kräva att andra aktörer i regionen, som drar nytta av infrastrukturen, också bidrar ekonomiskt till flygplatsens verksamhet. En av de viktigaste nyttorna med breddad finansiering skulle vara att stärka flygplatsens roll som en del av den totala regionala utvecklingen.

Strategi:

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

Dispens- och tungtransporter

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.

Strategi:

11. **Vägar för dispenstransporter med gummihjul ner till Västerås hamn.**
12. **Järnvägsanslutningar ner till Västerås hamn som klarar axellaster för dispens-transporter.**

Terminalfunktion

En terminalfunktion som kopplar samman trafikslagen genom omlastning är nödvändig för en fungerande transportkedja. Det finns flera större kombiterminaler (väg-järnväg) i regionen som idag agerar med överkapacitet. Hamnarna är viktiga noder i regionen för flera transportslag

Strategi:

13. **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.**

3.3 Strategier för regional samverkan

Det är många faktorer som koncernen 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 samt andra nationellt och internationellt beslutade regler och krav. En annan faktor som främjar regional utveckling är tillgänglighet[33]. 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 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 landstransport 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:

14. **Främja en trafikslagsövergripande infrastruktur för gods med Västerås som en regional nyckelspelare.**
15. **Koncernen Västerås ska samspela med närliggande kommuner och anläggningar[34].**
16. **Regiontäckande åskådliggöra det totala infrastruktursystemets tillgängliga kapacitet.**

[33] *Tillgänglighet = den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås för näringslivets behov.*

[34] *Genom till exempel en samverkan Västerås-Eskilstuna-Örebro/Hallsberg-Södertälje kan hela Mälardalsregionen täckas in.*

3.4 Strategier för kommunicering 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 transporteras behöver stor vikt läggas på hur programmet kommuniceras vad gäller budskap samt presentation och paketering. Stort fokus behöver läggas på syfte, budskap och paketering riktat till olika grupper.

Strategi:

17. **Aktivt kommunicera programmet internt och externt.**
18. **Infrastrukturen skall vara en tydlig del i Västerås stads etableringsprocess.**

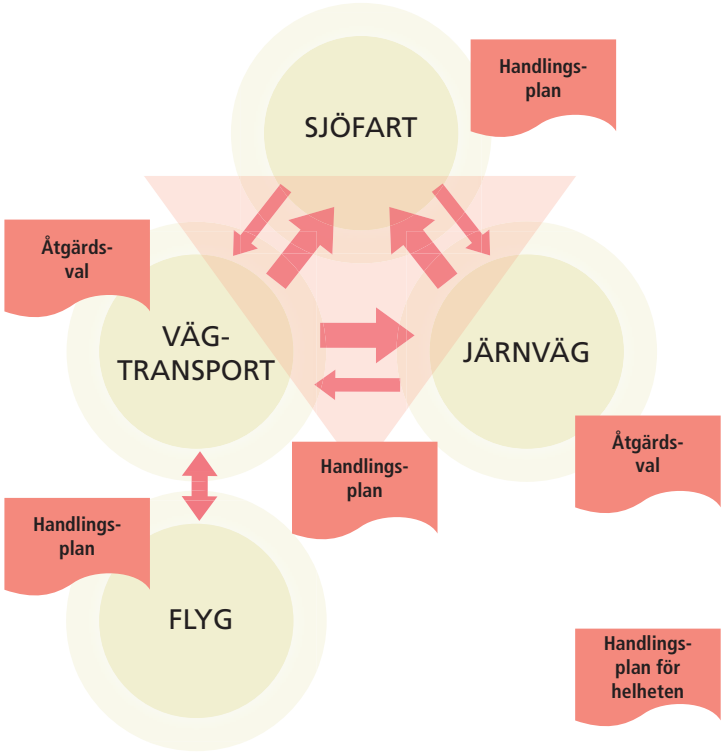
4. HANDLINGSPLANER

Programmet beskriver övergripande hur infrastruktursystemet i Västerås behöver utvecklas för att trafikslagsövergripande godshantering ska möjliggöras med Västerås som nod. Programmet går inte ner på djupet på de olika trafikslagen eller kopplingar dem emellan. Därför behövs, till följd av detta program, ett antal fördjupningar där olika områden belyses mer detaljerat avseende utveckling och strategier för utveckling. Dessa fördjupningar ska ske genom upprättande av handlingsplaner.

Handlingsplaner ska tas fram för följande områden:

- **Programmet som helhet**
  För att omsätta de generella strategierna i handlingar behöver en handlingsplan upprättas för programmet som helhet. Insjöfart, inklusive terminalfunktion, respektive flyg lyfts ur denna handlingsplan och får egna handlingsplaner (se nedan). Handlingsplanen ska omsätta strategierna i aktiviteter som leder mot målen.
- **Insjöfart inklusive terminalfunktion**
  En handlingsplan med strategier för utveckling av Västerås hamn behöver tas fram[35]. Hamnen är en komplicerad apparat där hamnbassäng och kajer tillsammans med hamnytorna samt väg- och järnvägsanslutningar behöver fungera för en optimal hantering av gods. Kajer och ytor behöver ha den bärighet som behövs för det gods som hanteras, hamnytorna behöver kunna användas effektivt och kopplingarna från/till hamnen fungera för gods att komma till och från hamnen via farled, väg och järnväg.
- **Flyg**
  Kommunstyrelsen fattade 21 januari 2015 beslut om att ge Stadsledningskontoret i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att skapa långsiktiga förutsättningar för Västerås flygplats där kostnaderna för Västerås stad minskar.

Bild 5.5.1 Behov och form av fördjupningar



[35] *Utvecklingsplan för Västerås hamnområde inklusive terminalfunktioner är under framtagande och planeras för politisk beredning våren 2015.*

5. KONSEKVENSBEDÖMNING

För att bygga upp ett långsiktigt hållbart transportsystem lokalt, regionalt och nationellt räcker inte bättre teknik och energieffektivisering. Vi måste också ändra vårt beteende och samhällsplanera smartare för att på kort och lång sikt minska transporternas negativa miljö- och hälsopåverkan.

5.1 Klimatpåverkan

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 det dock hänsyn tas till hela transportsystemet och inte enbart den del av transporterna som sker inom Västerås kommungränser. Om transporterna i och genom Västerås ökar samtidigt som transporterna 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 gjorts tidigare. Skulle inducerad trafik uppstå i godstransportsystemet kommer de tänkta klimateffekterna att utebli och istället skulle en utsläppsökning kunna ses.

Alla induceringar är inte heller av ondo. I den mån godstransporterna 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.

5.2 Påverkan på mark, vatten och luft

När förbränning sker av fossila bränslen för transporter bildas ämnen som försurar mark och vatten. Försurning av mark och vattendrag kan orsaka omfattande skador på vattenlevande växter och djur, även människors hälsa kan påverkas genom försurat dricksvatten. Stor 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 inom SECA[36] som innebär att den högsta tillåtna andel svavel i fartygsbränslet kraftigt minskat. Globalt införs ett direkt 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 och sjöfarten är de huvudsakliga källorna. Kvävenedfall påverkar vegetationen både på land och i vattnet.

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.

[36] *Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen utgör ett svavelkontrollområde (SECA)*

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, i och med en utveckling av logistiknoder och en godshantering som är trafikslagsövergripande, förutsättningarna för att den negativa påverkan på mark, vatten och luft minskar.

5.3 Trafikbuller

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.

5.4 Landskapspåverkan

Programmet innebär inte att stora nyinvesteringar av infrastruktur ska göras där det inte redan idag finns existerande infrastruktur. Programmet pratar om att använda det vi har bättre, att nyttja hela systemet. Det handlar om beteendeförändringar och om att åtgärda kopplingspunkterna mellan de olika trafikslagen så att förutsättningarna för trafikslagsövergripande godstransporter blir de allra bästa.

6. STYRANDE DOKUMENT

Såväl internationellt, nationellt som lokalt finns det många styrande dokument som verkar övergripande och parallellt med program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods. Programmet ska ha kopplingar via mål till de övergripande styrdokumenten och verka parallellt med övriga styrdokument. Här nedan redovisas hur programmet bidrar till målen samt verkar parallellt med några av de mest tongivande styrdokumenten.

6.1 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.

Effekterna av Västerås program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods kan i hög grad bidra till EU 2020-strategin[37] genom att möjliggöra att långsiktigt hållbart och klimatsmart möta utmaningen med den stora ökningen av gods på lokal, regional, nationell och internationell nivå. EU:s 2020-strategi omfattar:

- **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 tillväxt generellt lokalt, regionalt och nationellt samt internationellt men också tvärsektoriellt genom medverkan från offentlig och privat sektor samt från lärosäten.

6.2 Kapacitetsutredning, infrastrukturproposition och regeringens direktiv

Trafikverket har på regeringens uppdrag analyserat åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet i transportsystemet. Kapacitetsutredningen[38] 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 med utblick mot år 2050.

Regeringens proposition[39] 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 vad gäller själva transporten och i hur transportsystemets kapacitet används.
- Ett långsiktigt hållbart transportsystem utifrån att transporternas klimatpåverkan är en stor utmaning.

[37] *(EU)*

[38] *(Trafikverket, Kapacitetsutredningen)*

[39] *(Prop. 2012/13:25)*

- 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 transportplan för utvecklingen av transportsystemet[40] förstärker särskilt att det trafikslagsövergripande synsättet är angeläget där ett väl fungerande transportsystem effektivt nyttjar alla transportslag. Dessutom ska transportalternativen 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.

6.3 Nationell transportplan för åren 2014–2025

Nationell- och regional åtgärdsplan är beslutad av regeringen i april 2014[41]. I förslaget betonas vikten av att under den kommande tolvårsperioden vårda den infrastruktur vi har. Planen ska bidra till samhällsekonomisk effektivitet, internationellt konkurrenskraftig och ett långsiktigt hållbart transportsystem samt verka för att de transportpolitiska målen nås.

6.4 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Länsplanen för regional transportinfrastruktur[42] 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.

6.5 Systemanalys inom EBS[43]

En Bättre Sits (EBS) 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 transportfrågor 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 nationella 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 kostnadseffektiva 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.

[40] *(Rskr. 2012/13:119)*

[41] *(Nationell transportplan 2014–2025)*

[42] *(Länstransportplan 2014–2025 för Västmanland)*

[43] *(En Bättre Sits)*

6.6 Vision 2026 om Västerås – Staden utan gränser[44]

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 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.

6.7 Strategisk plan för Västerås stad 2012–2015[45]

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 internt inom staden såväl som externt till medborgarna, som ett svar på ett behov som identifieras såväl internt som externt, finns ändå kopplingen till delaktighet.

6.8 Översiktsplan 2026

Med utgångspunkt i målen om ett hållbart och klimatsmart Västerås har strategier för en hållbar utveckling utformats i den kommuntäckande översiktsplanen[46].

- **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

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

[44] *(Vision 2026)*

[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 rollen 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.

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.

6.9 Näringslivsprogram

Västerås stads näringslivsprogram[47] 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.

6.10 Klimatprogram[48]

För att Västerås ska bidra fullt ut till uppfyllandet av tvågradersmålet måste utsläppen av växthusgaser år 2050 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 åtgärdspaket i Klimatprogrammet får förväntat genomslag kommer Västerås till år 2020 ha 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 kan uppnås.

6.11 Trafikplan 2026

Trafikplanen[49] berör främst den kommunala trafiken och hur den behöver utvecklas för att vi ska nå våra mål för koldioxidutsläpp samtidigt som tillgängligheten är hög för västeråsaren. Trafikplanen formulerar visioner och mål för framtidens trafik och ska sammanfatta utgångspunkter, planeringsprinciper och framtidsvisioner för trafiken i Västerås. Ett syfte med planen är att öka kollektivtrafikens, gångtrafikens och cyklingens andel av trafikarbetet. Ett annat syfte är att stärka Västerås i rollen som en attraktiv ort för nyetablering, samt in- och utpendling. Trafikplanen ska ge stöd för utformningen av gatu- och vägnät, av promenad- och cykelstråk, av torg och platsbildning, där hänsyn tas till det som karaktäriserar stads- och landskapsbilden och där planeringen sätter människan i centrum.

Det övergripande målet för trafiken i Västerås avser färdmedelsfördelningen. Målet är att resandet med cykel ökar med 20 procent per invånare och resandet med kollektivtrafik ökar med 70 procent per invånare fram till 2026, medan antalet bilresor per invånare minskar med 15 procent.

6.12 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 under framtagande. Detta program har utformats så att syftet med dessa inte motverkas.

[47] *(Näringslivsprogram)*

[48] *(Klimatprogram)*

[49] *(Trafikplan 2026, 2014)*

KÄLLFÖRTECKNING

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

Godsflöden i Östra Mellansverige - delen Västmanlands län. (2013). Hämtat från http://www.regionorebro.se/blameny/infrastrukturlogistik/godslogistik/godsflodeniostramellansverige.4.565ccd51134f7c12cdd80002784.html

Godsflöden i Östra Mellansverige. (2013). Hämtat från http://www.regionorebro.se/blameny/infrastrukturlogistik/godslogistik/godsflodeniostramellansverige.4.565ccd51134f7c12cdd80002784.html

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/lanstransportplan.aspx?keyword=LTP

Mälarbanan. (u.d.). Hämtat från http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Malarbanan/

Mälardalsrådet. (u.d.). Hämtat från www.malardalsradet.se

Mälarlogistik. (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

OECD/International Transport Forum;. (2013 och 2014).

Prop. 2012/13:25. (u.d.). *Investeringar för ettstyarkt och hållbart transportssytem.* Näringsdepartementet.

PWC. (2012). *Underlag till Västerås stads logistikstrategi.*

RAPPORT 2013:8. (u.d.). Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige - Scenarier för kommunern 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/

Sjöfartsverket. (u.d.). *Säkra farleder.* Hämtat från http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Malaren/

Trafikplan 2026. (2014). Hämtat från http://www.vasteras.se/Tvarsnittsdokument/Teknisk%20nämnd/Trafikplan%20för%20Västerås.pdf

Trafikverket. (2013). *Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.* Näringsdepartementet.

Trafikverket. (2014). *Trender i transportssystemet, Trafikverkets omväldsanalys 2014.* Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (u.d.). *Miljökonsekvensbeskrivning av kapacitetsutredningens förslag.*

Vision 2026. (u.d.). Hämtat från http://www.vasteras.se/Tvarsnittsdokument/Kommunfullmäktige/målbilden%202026%20webb.pdf

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

BILAGA 1

Mål – indikatorer – ansvar

- Stadsledningskontoret är ansvarigt för uppföljningen av programmet.
- Ansvaret för uppföljning av indikatorerna framgår av tabellerna nedan.
- För måluppföljning gäller år 2013 som basår. Siffrorna kompletteras senast vid första uppföljningen.
- Den eller de som är ansvariga för indikatorerna är ansvariga för uppföljning av indikatorn. Detta innebär att ansvarig/a med hjälp av framtagna handlingsplaner ska vidta nödvändiga åtgärder för att nå indikatorn och därmed målen. Till hjälp finns strategierna och en förklaring av deras innebörd (se program och bilaga 2 och 3).
- Programmet följs upp vartannat år med start 2016.

Mål 1: Långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godsflöden.

	INDIKATOR	ANSVARIG	BASVÄRDE 2013	UPPFÖLJNING	KOMMENTAR:
1.1	Mälarsjöfarten ska öka med 10 % per år fram till år 2026.	Mälarhamnar AB Mälarenergi AB	2,3 miljoner ton inkl. Köping (över kaj) men exkl. ren terminalhantering i Mälarhamnar AB.		Mälarenergis plan för 2015 är In: 760 ton in varav 310 ton med båt Ut: 80 ton ut
1.2	Västerås flygplats ska år 2020 ha kontrakt med ett ytterligare fraktbolag och till år 2026 ytterligare ett fraktbolag.	Västerås flygplats AB			
1.3	I Västerås hamnområde etablerar sig ett nytt logistikrelaterat företag vartannat år.	Etablering Västerås AB Mälarhamnar AB	10 st		
1.4	Mängden gods som nyttjar Västerås eller de samarbeten som Västerås har för en trafikslagsövergripande transport ska öka med 10 % per år fram till år 2026.	Mälarhamnar AB Västerås flygplats AB	1,4 miljoner ton i Mälarhamnar Västerås.		
1.5	Andelen båtar som årligen kommer tomma in respektive går tomma ut ur Västerås hamn ska minska med 75 % till år 2026.	Mälarhamnar AB	In 47 stycken Ut 352 stycken		
1.6	Klimatpåverkan från godstransportsektorn ska minska med 55 % fram till år 2026.	Stadsledningskontoret			Tagit hänsyn till målet för fossilfri fordonsflotta. OBS. Basvärde 2012

Mål 2: Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagsövergripande godstransporter.

	INDIKATOR	ANSVARIG FÖR INDIKATORN	BASVÄRDE 2013	UPPFÖLJNING	KOMMENTAR:
2.1	Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara en nationellt och internationellt betydande logistikcentrum.	Etablering Västerås AB Mälarhamnar AB Västerås Flygplats AB	1 st		Mälarhamnar AB verkar i Västerås och Köping
2.2	Västerås flygplats är 2020 utpekat i Nationell plan som central för fraktflyget.	Västerås flygplats AB	Nej		
2.3	Västerås hamn är 2026 Sveriges och nordens största aktör inom insjöfarten.	Mälarhamnar AB	Ja		

Mål 3: Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara transportlösningar.

	INDIKATOR	ANSVARIG FÖR INDIKATORN	BASVÄRDE 2013	UPPFÖLJNING	KOMMENTAR:
3.1	Koncernen Västerås har år 2020 minst ett samarbete med utomkommunal anläggning.	Etablering Västerås AB Mälarhamnar AB Västerås Flygplats AB	0 st		
3.2	Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara en nationellt och internationellt betydande logistikcentrum.	Etablering Västerås AB Mälarhamnar AB Västerås Flygplats AB	1 st		Mälarhamnar AB verkar i Västerås och Köping

Mål 4: I Västerås finns den tillgänglighet som näringslivet efterfrågar vad gäller transport av gods.

	INDIKATOR	ANSVARIG FÖR INDIKATORN	BASVÄRDE	UPPFÖLJNING	KOMMENTAR:
4.1	Genom att använda Västerås som nod effektiviseras transporttiden och/eller tranportsträckan.	Stadsledningskontoret	Resultat enkätundersökning 1		Tillgänglighet för näringslivet är av näringslivet upplevd tillgänglighet. Måluppfyllelse via indikatorerna följs upp genom enkätundersökning i treårsintervaller.
4.2	Genom att använda Västerås som nod nås positiv effekt gällande ekonomiska, miljö- och klimatmässiga hållbarhetsaspekter.	Stadsledningskontoret	Resultat enkätundersökning 1		
4.3	Genom att använda Västerås som nod ökar tillförlitligheten för att godset når sin slutdestination i tid.	Stadsledningskontoret	Resultat enkätundersökning 1		
4.4	Genom att använda Västerås som nod ökar enkelheten för att beställa en transport som använder fler än ett trafikslag.	Stadsledningskontoret	Resultat enkätundersökning 1		

BILAGA 2

Koppling mål – indikatorer – strategier

MÅL	INDIKATORER	STRATEGIER
1. Långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godsflöden.	1.1 Mälarsjöfarten ska öka med 10 % per år fram till år 2026. 1.2 Västerås flygplats ska år 2020 ha kontrakt med ett ytterligare fraktbolag och till år 2026 med ytterligare ett 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 fram till år 2026. 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 Klimatpåverkan från godstranportsektorn ska minska med 55 % fram till år 2026.	1. Arbeta trafikslagsövergripande med systemförståelse. 2. Storregionalt samarbete för att få till stånd de gemensamt prioriterande projekten. 3. Arbeta för en hållbar infrastruktur för gods där prognoser används som ett verktyg för planeringen (inte som fakta om framtiden) och som leder mot de uppsatta klimatmålen. 5. En för Västerås och storregionen konkurrenskraftig järnväg för gods- och persontrafik. 6. Trafiksäkra vägar i anslutning till Västerås som säkerställer möjligheterna till intermodalitet och därmed förenklar kombinationen av vägtransporter och järnväg/ flygfrakt/ insjöfart. 7. Främja arbete med att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. 8. Synliggöra fördelarna med sjöfarten i allmänhet och Mälarsjöfarten i synnerhet som en del i ett trafikslagsövergripande system. 10. Synliggöra fördelarna med storregionalt samordnad flygplatsstruktur. 13. 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. 18. Aktivt kommunicera programmet internt och externt. 19. Infrastrukturen ska vara en tydlig del i Västerås stads etableringsprocess.

MÅL	INDIKATORER	STRATEGIER
2. Västerås är storregionens självklara godsnav som en internationellt och nationellt viktig nod för trafikslagsövergripande godstransporter.	2.1 Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara nationellt och internationellt betydande logistikcentrum. 2.2 Västerås flygplats är 2020 utpekat i Nationell plan som central för fraktflyget. 2.3 Västerås hamn är 2026 Sveriges och Nordens största aktör inom insjöfarten.	1. Arbeta trafikslagsövergripande med systemförståelse. 6. Trafiksäkra vägar i anslutning till Västerås som säkerställer möjligheterna till intermodalitet och därmed förenklar kombinationen av vägtransporter och järnväg/ flygfrakt/ insjöfart. 7. Främja arbete med att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. 8. Synliggöra fördelarna med sjöfarten i allmänhet och Mälarsjöfarten i synnerhet som en del i ett trafikslagsövergripande system. 9. Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling. 10. Synliggöra fördelarna med storregionalt samordnad flygplatsstruktur. 14. Främja en trafikslagsövergripande infrastruktur för gods med Västerås som en regional nyckelspelare. 18. Aktivt kommunicera programmet internt och externt.

MÅL	INDIKATORER	STRATEGIER
3. Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara transportlösningar.	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.	1. Arbeta trafikslagsövergripande med systemförståelse. 2. Storregionalt samarbete för att få till stånd de gemensamt prioriterande projekten. 15. Koncernen Västerås ska samspela med närliggande kommuner och anläggningar. 16. Regiontäckande åskådliggöra det totala infrastruktursystemets tillgängliga kapacitet. 18. Aktivt kommunicera programmet internt och externt.

MÅL	INDIKATORER	STRATEGIER
4. I Västerås finns den tillgänglighet som näringslivet efterfrågar vad gäller transport av gods	4.1 Genom att använda Västerås som nod effektiviseras transporttiden och/eller tranportsträckan. 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.	1. Arbeta trafikslagsövergripande med systemförståelse. 4. Arbeta för en helhetssyn på infrastrukturen och trafikslagsövergripande lösningar genom kommunikation och kompetensutveckling hos godsägare, transportörer och morgondagens logistikansvariga. 7. Främja arbete med att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. 11. Vägar för dispenstransporter med gummihjul ner till Västerås hamn. 12. Järnvägsanslutningar ner till Västerås hamn som klarar axellastar för dispenstransporter. 13. 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. 16. Regiontäckande åskådliggöra det totala infrastruktursystemets tillgängliga kapacitet. 18. Aktivt kommunicera programmet internt och externt. 19. Infrastrukturen skall vara en tydlig del i Västerås stads etableringsprocess.

BILAGA 3

Strategier och deras innebörd

Strategierna och dess innebörd är en hjälp för att nå programmets mål. Det är var och ens ansvar som arbetar direkt eller indirekt mot målen i programmet att följa strategierna.

ÖVERGRIPANDE STRATEGIER	INNEBÄR ATT...
1. Arbeta trafikslagsövergripande med systemförståelse.	• Aktivt arbete inom koncernen och externt för ökad förståelse för hur systemen hänger ihop och hur de påverkar varandra. Preciseras vidare i kommunikationsplaner. • Lokalt i Västerås tillse att förutsättningar finns för en trafikslagsövergripande infrastruktur som gynnar såväl Västerås som den regionala som nationella godstransporten. • Ta fram en handlingsplan för implementering av programmet som helhet.
2. Storregionalt samarbete för att få till stånd de gemensamt prioriterande projekten.	• Engagemang i forum och grupperingar. • Vara delaktig i att ta fram förslag till planer som rör den nationella och regionala infrastrukturen. • Yttra sig över remisser som rör studier och planer för den nationella och regionala infrastrukturen. • Initiera och medverka i åtgärdsvalsstudier och systemanalyser.
3. Arbeta för en hållbar infrastruktur för gods där prognoser används som ett verktyg för planeringen (inte som fakta om framtiden) och som leder mot de uppsatta klimatmålen.	• Föra fram resonemanget i relevanta sammahang inom och utom koncernen och regionen. • Att i Västerås arbeta med målstyrning istället för prognosstyrning.
4. Arbeta för en helhetssyn på infrastrukturen och trafikslagsövergripande lösningar genom kommunikation och kompetensutveckling hos godsägare, transportörer och morgondagens logistikansvariga.	• Ta fram intern och extern kommunikationsplan. • Samverka med näringslivet.
5. Främja arbete med att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.	• Engagemang i sammanhang där Västerås kan vara med och påverka så att avgifter, skatter och andra beteendepåverkande styrmedel formas så att trafikslagen får konkurrensneutrala förutsättningar.

STRATEGIER FÖR TRAFIKSLAGEN	INNEBÄR ATT...
6. En för Västerås och storregionen konkurrenskraftig järnväg för gods och persontrafik.	• Ta fram en handlingsplan för programmet som helhet där även järnvägsfrågorna behandlas. • Hela systemnyttan av Citybanan ska tillgodogöras regionen. • Minst dubbelspår runt Mälaren för att möjliggöra trafik i bägge riktningarna. • En robust, kapacitetsstark och effektiv Mälarbana. • En robust, kapacitetsstark och effektiv järnväg genom Västerås inklusive gods-, ranger- och personbangård. • En attraktiv möjlighet för spårburen trafik mellan Västerås och Uppsala/Arlanda. • En attraktiv möjlighet för spårburen trafik mellan Västerås och Eskilstuna. • En attraktiv möjlighet för spårburen trafik på Bergslagspendeln. • Ta höjd för eventuellt kommande malmtransporter.
7. Trafiksäkra vägar i anslutning till Västerås som säkerställer möjligheterna till intermodalitet och därmed förenklar kombinationen av vägtransporter och järnväg/ flygfrakt/ sjöfart.	• Ta fram en handlingsplan för programmet som helhet där även vägfrågorna behandlas. • Mötesfri riksväg 56 mellan Gävle och Norrköping. • Kapaciteten för E18 genom Västerås säkerställs för en trafiksäker regional och lokal trafik inklusive anslutningarna mot riksväg 56 mot Sala och riksväg 66 Fagersta/ Ludvika. • E18 mellan Västerås och Köping utvecklas till motorvägsstandard.
8. Synliggöra fördelarna med sjöfarten i allmänhet och Mälarsjöfarten i synnerhet som en del i ett trafikslagsövergripande system.	• Aktivt delta, driva och engagera sig i arbete som främjar Mälarsjöfarten vad gäller fysisk planering såväl som andra förutsättningsskapande faktorer. • Ta fram handlingsplan för Västerås hamnområde. • Ta höjd för eventuellt kommande malmtransporter.
9. Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling.	• Ta fram handlingsplan för Västerås flygplats.
10. Synliggöra fördelarna med storregionalt samordnad flygplatsstruktur.	• Driva och delta i arbete som främjar storregionalt samordnade flygplatsstrukturer.
11. Vägar för dispenstransporter med gummihjul ner till Västerås hamn.	• Färdvägar som klarar stora totalvikter och axeltryck beroende på behov med bland annat väl tilltagna mått för vägbredd, svängradier, frigångsmått genom viadukter, över broar, skyltportaler, järnvägsövergångar och kontaktledningar. • Tungtransportleder ska belysas i handlingsplan för Västerås hamnområde.
12. Järnvägsanslutningar ner till Västerås hamn som klarar axellaster för dispenstransporter.	• Lämpliga omlastningsplatser mellan järnväg och vägtransporter. • Tungtransportled ska belysas i handlingsplan för Västerås hamnområde. • Bärighetskarta tunggods väg respektive järnväg.
13. 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.	• Terminalfunktionen ska belysas i handlingsplan för Västerås hamnområde.

STRATEGIER FÖR REGIONAL SAMVERKAN	INNEBÄR ATT...
14. Främja en trafikslagsövergripande infrastruktur för gods med Västerås som en regional nyckelspelare.	• Aktivt arbete inom koncernen och externt för ökad förståelse för hur systemen hänger ihop och hur de påverkar varandra. Preciseras vidare i kommunikationsplaner. • Lokalt i Västerås tillse att förutsättningar finns för en trafikslagsövergripande infrastruktur som gynnar såväl Västerås som den regionala som nationella godstransporten. • Engagemang i forum och grupperingar. • Vara delaktig i att ta fram förslag till planer som rör den nationella och regionala infrastrukturen. • Yttra sig över remisser som rör studier och planer för den nationella och regionala infrastrukturen. • Initiera och medverka i åtgärdsvalsstudier och systemanalyser. • Ta fram intern och extern kommunikationsplan.
15. Regiontäckande åskådliggöra det totala infrastruktursystemets tillgängliga kapacitet.	• Ta fram en regiontäckande digital eller analog kapacitetskarta.
16. Undersöka möjligheterna för och utveckla samarbeten med närliggande kommuner och anläggningar.	• Samarbete med Eskilstunalogistik. • Västerås har flygplats och hamn. Eskilstuna har en modern och funktionell kombiterminal. Tillsammans finns stora möjligheter för att kunna leverera helhetslösningar till kunderna. • Samarbete med Södertälje samt övriga Ostkusthamnar i regionen. • Sju hamnar inom östra Mellansverige har startat ett samarbete för att arbeta för utvecklad Östersjöfart – Stockholms hamnar, Harghs hamn, Oxelösundshamn, Södertälje hamn, Mälarhamnar, Norrköpings hamn och Gävle hamn. • Samarbetet med hamnarna i Stockholmsområdet, t.ex. Norvik. • Samarbete med Örebro/ Hallsberg. • Samarbete med andra närliggande kommuner och anläggningar i Västmanland och södra Dalarna. • Samarbete med Arlanda. • Samarbete med Östersjöregionen samt Bremerhaven/Hamburg, Antwerpen och Rotterdam. • Söka samarbetet med orter såsom Fagersta, Norberg, Skinnskatteberg, Ludvika, Köping, Arboga, Surahammar och Hallstahammar med flera kring logistikfrågor och etableringar.

STRATEGIER FÖR KOMMUNICERING AV PROGRAMMET	INNEBÄR ATT...
17. Aktivt kommunicera programmet internt och externt.	• Ta fram koncernintern och extern kommunikationsplan.
18. Infrastrukturen ska vara en tydlig del i Västerås stads etablerings-process.	• Ta fram koncernintern och extern kommunikationsplan. • Infrastrukturfrågorna ska vara en del av etableringsprocessen och näringslivsfrågorna. • I Västerås finns den tillgänglighet som näringslivet efterfrågar vad gäller transport av gods. • Tillgänglighet för näringslivet är av näringslivet upplevd tillgänglighet.

VÄSTERÅS STAD

www.vasteras.se
021-39 00 00

Produktion: Västerås stad, Servicepartner 2015-05. Illustrationer: Tobias Flygar, Studio Flygar