

Handlingsplan för åren 2017-2026 till Program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods (HP PTIG)

Antagen av Kommunstyrelsen november 2016

DNR: KS 2018/01101

VERSION 2.0 • MAJ 2018



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

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
OM HANDLINGSPLANEN	5
Utgångspunkt	5
Syfte	7
Arbetsmetod för genomförande av handlingsplanen	7
ÅTGÄRDER	9
Övergripande åtgärder	9
ÅTGÄRD Ö1: ÖVERSIKTLIG PLANERING MED LOGISTIKHÄNSYN	9
ÅTGÄRD Ö2: PLANERINGSUNDERLAG SOM GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRAFIKSLAGSÖVERGRIPANDE GODSTRANSPORTER	10
ÅTGÄRD Ö3: HÅLLBARA GODSTRANSPORTER	11
Trafikslagsspecifika åtgärder	12
ÅTGÄRD T1-7:.....	12
ÅTGÄRD T8: FRAMTIDENS DRIVMEDEL.....	13
ÅTGÄRD T9: RUTIN FÖR HANTERING AV OLIKA ÄRENDEN KOPPLADE TILL DISPENSTRANSPORTER	14
ÅTGÄRD T10: UTBYTE AV STRANDBRON.....	15
ÅTGÄRD T11: LETTER OF INTENT AVSEENDE DISPENSTRANSPORTER TILL VÄSTERÅS HAMN	17
Åtgärder för ökad samverkan	18
ÅTGÄRD S1: AKTIVT PÅVERKA HÖGRE BESLUTSNIVÅER FÖR MER HÅLLBARA TRANSPORTER	18
ÅTGÄRD S2: SAMVERKAN MED NÄRLIGGANDE KOMMUNER OCH LOGISTIKANLÄGGNINGAR	19
ÅTGÄRD S3: REGIONTÄCKANDE KAPACITETSKARTA FÖR GODSTRANSPORTER	20
Kommunikativa åtgärder	21
ÅTGÄRD K1: KOMMUNIKATIONSPLAN.....	21
ÅTGÄRD K2: MARKNADSFÖRA LOGISTIKLÄGET VÄSTERÅS.....	22
ÅTGÄRD K3: KUNSKAPSHÖJNING KRING FÖRETAGENS SYN PÅ GODSTRANSPORTER	23
Bilaga 1: PM Dispenstransporter	25

OM HANDLINGSPLANEN

Våren 2015 fattade Kommunfullmäktige beslut om att anta Program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur och i samband med uppföljningen i mars 2018 fattade kommunstyrelsen beslut om att uppdatera programmet samt denna handlingsplan. Programmet och handlingsplanen är verktyg att genom aktiva åtgärder bidra till regionalt- och nationellt hållbara trafikslagsövergripande godstransporter.

Utgångspunkt

För att möta utmaningarna att planera för en hållbar framtid i enlighet med FNs globala mål och samtidigt hantera ökade godstransporter innehåller programmet fyra mål med indikatorer.

Mål 1:

Långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande godsflöden

Indikator:

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

Mål 2:

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

Indikator:

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

Mål 3:

Tillsammans med närliggande kommuner erbjuder Västerås hållbara godstransportlösningar

Indikator:

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

Mål 4:

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

Indikator:

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

För att nå målen har 12 strategier tagits fram

Övergripande strategier

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

Strategier för trafikslagen

4. En för Västerås och storregionen konkurrenskraftig järnväg för gods- och persontrafik
5. Trafiksäkra vägar i anslutning till Västerås som säkerställer möjligheterna till intermodalitet mellan trafikslagen
6. Synliggöra fördelarna med sjöfarten i allmänhet och Mälarsjöfarten i synnerhet som en del i ett trafikslagsövergripande system
7. Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling
8. Vägar för dispenstransporter med gummihjul ner till Västerås hamn
9. Järnvägsanslutningar ner till Västerås hamn som klarar axellaster för dispenstransporter

Strategier för regional samverkan

10. Koncernen Västerås ska samspela med närliggande kommuner och anläggningar

Strategier för kommunikering av programmet

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

För att programmet ska få genomslag finns tre olika handlingsplaner som kompletterar varandra.

- En handlingsplan som omfattar programmet som helhet (denna handlingsplan)
- Utvecklingsplan – en vägledning för utveckling av Västerås hamn. Planen godkändes av kommunstyrelsen i maj 2015)
- Handlingsplan för utveckling av Stockholm Västerås flygplats 2017-2023 (handlingsplanen beslutades av Kommunstyrelsen i maj 2017)

Syfte

Syftet med handlingsplanen är att utifrån strategierna ta fram åtgärder som gör att programmets mål kan nås. Åtgärderna beskriver tillsammans början på en möjlig väg för att nå målen till år 2026.

Arbetsmetod för genomförande av handlingsplanen

Kommunstyrelsen är uppdragsgivare och har det övergripande ansvaret för genomförandet av handlingsplanen. Handlingsplanen har en giltighet för åren 2017-2026 men ska genomgå en aktualitetsbedömning vartannat år med start våren 2019. Om bedömningen är att planen behöver aktualiseras fattas beslut i kommunstyrelsen om revidering av handlingsplanen.

Genomförandet sker främst i samverkan mellan Stadsledningskontoret, Stadsbyggnadsförvaltningen, Teknik- och fastighetsförvaltningen, Mälarhamnar AB, Mälarenergi AB, Västerås Marknad och Näringsliv AB, Mimer AB samt Nya Västerås Flygplats AB. Stadsledningskontoret svarar för uppföljning av genomförda åtgärder.

Uppföljning sker årsvis med första uppföljning till kommunstyrelsen våren 2018. Vid uppföljning finns möjlighet att revidera, uppdatera och lägga till åtgärder.

I och med uppföljning 2018 har handlingsplanen uppdaterats. I kommande översyn av den kommuntäckande översiktsplanen ska 'program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods' arbetas in i översiktsplanen och i relevanta handlingsplaner för området. Programmet ska sedan upphöra att gälla och istället ingå i översiktsplanen samt i bearbetade handlingsplaner.

ÅTGÄRDER

Övergripande åtgärder

ÅTGÄRD Ö1: ÖVERSIKTLIG PLANERING MED LOGISTIKHÄNSYN

Översiktsplanen är kommunens viktigaste strategiska dokument för den långsiktigt hållbara fysiska planeringen. Minst en gång per mandatperiod ska Kommunfullmäktige ta ställning till planens aktualitet. De mål, indikatorer och strategier som återfinns i 'program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods' ska i relevanta delar arbetas in i översiktsplanen och övriga delar arbetas in i handlingsplan för godsinfrastruktur (denna handlingsplan).

Prioritet:

Hög prioritet

Bara genom att veta hur vi vill utveckla Västerås utifrån ett samlat grepp kan vi veta hur vi vill utveckla Västerås inom ett enskilt område.

Effekt:

Tydlighet kring hur Västerås avser att utvecklas långsiktigt gällande den infrastruktur som berör stadens geografiska område.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Samverkan främst med Stadsbyggnadsförvaltningen och Teknik- och Fastighetsförvaltningen

Tidplan:

Översyn av översiktsplanen påbörjas 2019

Kostnad:

Inom ram

Status:

Åtgärden pågår.

Den kommuntäckande översiktsplanen som antogs under 2017 har kompletterats med hur Västerås ska utvecklas långsiktigt gällande den regionala infrastrukturen.

Vårt arbete med planering för hållbar infrastruktur bidrar främst till FNs globala mål nummer 9, 11 och 13



ÅTGÄRD Ö2: PLANERINGSUNDERLAG SOM GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRAFIKSLAGSÖVERGRIPANDE GODSTRANSPORTER

I de program, handlingsplaner, fördjupade översiktsplaner, detaljplaner och vid bygglovshandläggning är det viktigt att tillförsäkra att förutsättningarna finns som stödjer en trafikslagsövergripande infrastruktur som utvecklar Västerås som logistiknod. Det är särskilt viktigt att beakta framkomliga och säkra vägar, möjlighet till kapacitetsförstärkning på järnvägen, kopplingarna mellan landinfrastruktur och sjö- och luftfart, möjlighet för företag att etablera nära våra infrastrukturanläggningar samt att bygglovshandlingen beaktar de olika verksamheterna kopplade till anläggningarna.

Prioritet:

Hög prioritet

Effekt:

Tydlighet kring att Västerås menar allvar i att vara en nyckelspelare i Mälardalen för trafikslagsövergripande godstransporter.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret
Samverkan främst med Stadsbyggnadsförvaltningen, Teknik- och Fastighetsförvaltningen, Västerås Marknad och Näringsliv AB, Mälarhamnar AB, Nya Västerås flygplats AB och Mälarhamnar AB.

Tidplan:

Löpande

Kostnad:

Inom ram

Status:

Åtgärden pågår.

Viktiga förutsättningar arbetas in i fördjupad översiktplan för Västerås hamn och Hacksta. Översiktsplanering pågår även för ett nytt verksamhetsområde med logistikfokus vid den så kallade 'Avfart Irsta'.

Vårt arbete med planering för hållbar infrastruktur bidrar främst till FNs globala mål nummer 9, 11 och 13



ÅTGÄRD Ö3: HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

Åtgärden tar sikte på det gods som fraktas till och från Västerås. Den inomkommunala godshandlingen omhändertas i Trafikplan 2026 och omfattas därför inte av denna åtgärd. Inom koncernen finns transportintensiva verksamheter och utifrån devisen att Västerås ska vara ett gott föredöme och arbeta mot en hållbar utveckling i enlighet med FNs globala mål är det viktigt att vi jobbar med våra godstransporter mot ökad hållbarhet. Detta ska ske genom att i så stor utsträckning som det är möjligt, utifrån godset start- och målpunkt, använda Mälarsjöfarten.

Prioritet:

Mycket hög.

Effekt:

Minskad klimatpåverkan, transportoptimering samt nyttjande av koncernens egna resurser.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Samverkan främst med Mälarenhamnar AB, Mälarenergi AB samt Mimer AB.

Tidplan:

Löpande

Kostnad:

0 kr

Status:

Åtgärden pågår.

Under åren har löpande avstämningar skett med Mälarenergi AB avseende statistik och möjlighet till större del av det gods som Mälarenergi tar in och ut använder Mälarsjöfarten. Under 2017 identifierades att även Mimer AB tar in gods, om än sällan, som borde kunna använda sjövägen.

Vårt arbete med planering för hållbara godstransporter inom koncernen bidrar främst till FNs globala mål nummer 11, 12 och 13





Trafikslagsspecifika åtgärder

ÅTGÄRD T1-7:

1. **Utreda förutsättningarna att flytta ro-ro-funktionen från centrala Västerås till Västerås hamn**
2. **Utreda kostnaden att anpassa Hammarbybron till dispenstransporter**
3. **Utreda förutsättningarna för att via järnväg ta ner dispenstransporter till Västerås hamn**
4. **Dialog med näringslivet angående flytt av ro-ro-funktionen till Västerås hamn**
5. **Dialog med Trafikverket och näringslivet om dispenstransporter norrifrån via väg**
6. **Dialog med Trafikverket om dispenstransporter på järnväg ner till Västerås hamn**
7. **Karta för dispenstransporter**

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Samverkan främst med Teknik- och fastighetsförvaltningen, Mälarhamnar AB, Västerås Marknad och Näringsliv AB.

Status:

Åtgärderna är klara och levererades inom tidplan och budget.

Förutsättningarna för att flytta Ro-Ro-funktionen samt att anpassa vägar och järnvägar för att kunna hantera dispenstransporter och specialgods i Västerås hamn, vad som behöver göras och vad detta kostar har utretts och genom dialog med Trafikverket och näringslivet prioriteras. Resultatet finns sammanställt i 'PM dispenstransporter' som återfinns som bilaga till denna handlingsplan.

Arbetet med T1-7 har gett upphov till ytterligare åtgärder som återfinns i denna version av handlingsplanen

- T9: Rutin för hantering av olika ärenden kopplade till dispenstransporter
- T10: Utbyte av Strandbron
- T11: Letter of intent avseende dispenstransporter till Västerås hamn

Vårt arbete med planering för rätt utnyttjande av infrastrukturen bidrar främst till FNs globala mål nummer 9 och 11





ÅTGÄRD T8: FRAMTIDENS DRIVMEDEL

En viktig del för att minska transportsektorns klimatbelastning är att kraftigt minska utsläppen av koldioxid. Detta kan ske genom en övergång till fossilfria bränslen. Mälarenergi AB har förutsättningar för att producera drivmedel. Åtgärden ska ske i två etapper:

Ettapp A:

Utredning som svarar på vilket eller vilka slags bränslen som kan produceras. Till vilka kan bränslet erbjudas? Vilken är lönsamheten?

Ettapp B:

Hur ser genomförandeprocessen ut? När kan produktionen starta?

Ansvarig:

Mälarenergi AB

Status:

Åtgärden är klar och levererades inom tidplan och budget. Mälarenergi AB har haft diskussioner och workshops med såväl teknik- som råvaruspecialister avseende produktion av förnyelsebara drivmedel från fast bränsle. Att producera en flytande produkt är möjlig. Utmaningen ligger i att raffinera produkten så att den fungerar till fordon som drivmedel. Det finns idag ingen möjlighet att producera ett kvalitativt drivmedel i en hållbar process.

Mälarenergi ABs bästa gissning är att en fungerande kommersiell teknik finns framme tidigast år 2022.

Eventuella fortsatta utredningar kring nyttogörande av Mälarenergis restprodukter ska hanteras utanför program och handlingsplaner för trafikslagsövergripande infrastruktur.

Vårt arbete med
planering för fossilfria
bränslen bidrar främst till
FNs globala mål nummer
13



ÅTGÄRD T9: RUTIN FÖR HANTERING AV OLIKA ÄRENDEN KOPPLADE TILL DISPENSTRANSPORTER

I ärenden som rör frågor kring dispenstransporters framkomlighet tar kunden ibland sin första kontakt med Teknik- och Fastighetsförvaltningen, ibland med Stadsledningskontoret och ibland med Mälarhamnar. Ibland med flera av dessa samtidigt. Beroende på vem som är första mottagare av ärendet har det visat sig att hanteringen ibland sker lite olika och kan få olika resultat. En rutin ska tas fram för hur ärenden kring dispenstransporter ska hanteras. Rutinen ska sedan implementeras.

Prioritet:

Medelhög

Effekt:

Tydliga rutiner för hantering av där kunden kan få ett proffsigt och enhetligt bemötande oavsett första-kontakt.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

I samverkan med Teknik- och fastighetsförvaltningen och Mälarhamnar AB.

Tidplan:

Rutin beskriven Q4 2018

Rutin etableras Q1 2019

Kostnad:

0 kr

Status:

Ej påbörjad. Ny åtgärd som formulerats i samband med uppdatering av denna handlingsplan.

Vårt arbete med förbättrade rutiner bidrar främst till FNs globala mål nummer 9



ÅTGÄRD T10: UTBYTE AV STRANDBRON

Strandbron (bron över Svartån i Kungsängsgatans förlängning) är avgörande för att ro-ro-funktionen ska kunna avvecklas i centrala Västerås och flyttas till Västerås hamn. Bron behöver anpassas för att klara 600 tons godsvikt. Genom dialog med Region Västmanland kommer bron att prioriteras i Länstransportplan (LTP) för åren 2018-2029. Tillvägagångssätt, finansiering och tidplan för genomförande behöver sättas, säkras och drivas. Se även 'PM dispenstranporter' som återfinns som bilaga till denna handlingsplan. PM:et sammanfattar resultatet av åtgärderna T1-7 där bland annat vikten av ett utbyte av Strandbron beskrivs och vilka utgångspunkterna behöver vara för en ny bro.

Ettapp 1:

Strandbron med i LTP samt utreda förutsättningarna för medfinansieringen (belopp, tider med mera).

Ettapp2:

Utifrån förutsättningarna LTP förbereda för politiska beslut inom staden för projektering och genomförande. Utgångspunkt att projektering kan startas upp under hösten 2018 med en delvis parallell miljödomsprocess för att möjliggöra att utbyte kan ske med start 2021 vilket i sin tur innebär att bron kan vara utbytt under 2023.

Ettapp 3:

Genomförande

Prioritet:

Mycket hög

Effekt:

All godshantering via sjöfart kan skötas i Västerås hamn vilket ger fördelar för såväl näringsliv, Mälarhamnar AB samt för utvecklingen av Mälarporten.

Ansvarig:

Ettapp 1:

Stadsledningskontoret i Samverkan med Region Västmanland

Ettapp 2:

Stadsledningskontoret i samverkan med Teknik-och fastighetsförvaltningen

Ettapp 3:

Teknik- och fastighetsförvaltningen

Tidplan:

Ettapp 1: Q3 2018

Ettapp 2: Q4 2018

Ettapp 3: 2024

Tidsaspekten för ett brobyte är enligt följande:

- Projektering ~12 månader
- Kungörelse inklusive insamlande av synpunkter/remisser som ska fogas miljödomsansökan ~3 månader

- Ansökan om miljödom ~6-18 månader
- Upphandling entreprenör ~4 månader
- Rivning ~5 månader (rivning av pelare i vatten får endast ske under tiden 15/9-15/3)
- Omläggning fjärrvärme ~4 månader
- Byggnation ny bro ~18-24 månader (pålning i vatten får endast ske under tiden 15/9-15/3)

Kostnad:

Uppskattat kostnad anpassning av Strandbron till 600 ton gods vikt: ca 50 MSEK

- Projektering 3 MSEK
- Miljödomsönsökan 3 MSEK
- Riva befintlig bro 11 MSEK
- Fjärrvärmeflytt 3 MSEK
- Ny bro 27 MSEK
- Övriga åtgärder 3 MSEK
-

Hypotesen är att LTP tar upp cirka 25 MSEK att medfinansiera ett utbyte av Strandbron.

Status:

Utbytet av Strandbron finns med i förslag till LTP 2018-29 samt ligger som prioriterat objekt hos Teknik- och fastighetsförvaltningen. Dialog pågår mellan Region Västmanland och Teknik- och Fastighetsförvaltningen för att sätta en tidplan för etapp 2 och 3. Viss avvaktan i väntan på beslut om fastställelse av LTP. Besluta beräknas komma under Q2 eller Q3 2018.

Vårt arbete med investering i infrastruktur för dispenstransporter bidrar främst till FNs globala mål nummer 9 och 11



ÅTGÄRD T11: LETTER OF INTENT AVSEENDE DISPENSTRANSPORTER TILL VÄSTERÅS HAMN

Staden tillsammans med Region Västmanland avser att investera i ett utbyte av Strandbron (bron över Svartån som förbinder Kungsängsgatan med Sjöhagsvägen). Avsikten är att investera i en bro som tål högre belastningar så att dispenstranporter kan fortsätta ner till Västerås hamn (se åtgärd T10). I och med att det är en relativt stor investering som görs för att gynna Västerås och länets unika näringsliv behöver det säkerställas att näringslivet använder investeringen och tar ut transporterna via Västerås hamn. Ett viktigt steg är att teckna ett Letter Of Intent (LOI) mellan Näringsliv, Region Västmanland och Västerås stad där det finns ett ömsesidigt ansvarstagande där Staden och Regionen lovar att investera och Näringslivet lovar att använda investeringen.

Prioritet:

Hög

Effekt:

Större säkerhet kring att investeringen används och når avsett syfte.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

I samverkan med Handelskammaren Mälardalen som har tagit på sig uppgiften att samla och föra dialog kring utformning och innehåll av LOI med relevant näringsliv.

Tidplan:

Q3 2018

Kostnad:

0 kr

Status:

Förutsättningarna har diskuterats övergripande vid möte i Infrastruktur- och LogistikArena (ILA). Handelskammaren har sedan haft inledande dialog med näringslivet.

Vårt arbete med ett hållbart nyttjande av infrastruktursystemet bidrar främst till FN:s globala mål nummer 9, 11 och 12



Åtgärder för ökad samverkan

ÅTGÄRD S1: AKTIVT PÅVERKA HÖGRE BESLUTSNIVÅER FÖR MER HÅLLBARA TRANSPORTER

Västerås ska aktivt delta i relevanta nätverk, forum, dialogmöten med flera som berör godstransporter. Syftet är att påverka mot trafikslagövergripande godstransporter genom mer gods på sjöfart, konkurrensneutralitet mellan trafikslagen och förbättrad tillgänglighet för gods till och från Västerås hamn och flygplats.

Prioritet:

Hög

Effekt:

Den önskvärda effekten är att politiker på riksdagsnivå fattar beslut om konkurrensneutrala avgiftssystem och att företag i Västerås och vår närregion i mycket högre grad använder Västerås hamn och flygplats.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Samverkan bland annat med Mälarderhamnar AB, Nya Västerås Flygplats AB, Västerås Marknad och Näringsliv AB, Region Västmanland, Handelskammaren Mälardalen

Tidplan:

Löpande

Kostnad:

0 kr

Status:

Åtgärden pågår.

Västerås stad är med i olika nätverk och forum via politiker och tjänstemän. Detta innebär att vi från olika nivåer och i olika sammanhang försöker påverka mot mer hållbara och trafikslagövergripande transporter med Västerås som nod. Många utredningar har genomförts på olika nivåer som inte har resulterat i handlingar som innebär att transporter överförs från land till sjö.

Vårt arbete med ett hållbart nyttjande av infrastrukturen bidrar främst till FNs globala mål nummer 9, 11 och 12



ÅTGÄRD S2: SAMVERKAN MED NÄRLIGGANDE KOMMUNER OCH LOGISTIKANLÄGGNINGAR

Samverkan med andra aktörer såsom näringsliv, närliggande kommuner och anläggningar är avgörande för att nå framgång kring hållbara transporter. Tillsammans kan vi nå längre och skapa en nationell och internationell logistiknod. Åtgärden innebär att;

- samarbetet med 4 Mälarstäder ska bibehållas och utvecklas,
- utvecklingen av Mälarhamnar AB ska ske i nära samarbete med Köpings kommun,
- årligen göra en bedömning av hur möjligheterna ser ut för att utveckla ett samarbete mellan Mälarhamnar AB (MHAB) och Eskilstuna Logistik och Etablering AB (ELEAB) och
- stödja Mälarhamnar ABs arbete inom 'Ostkusthamnar i samverkan'.

Prioritet:

Medelhög

Effekt:

Samarbete leder till långsiktigt hållbara godstransporter genom ökade möjligheter till intermodalitet och skräddarsydda lösningar för kunderna. För koncernen leder det till fler kunder och samtidigt som kunderna får en optimerad transport och en större upplevd enkelhet.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Samverkan med Mälarhamnar AB, Nya Västerås flygplats AB samt Västerås Marknad och Näringsliv AB.

Tidplan:

Löpande

Kostnad:

0 kr

Status:

Åtgärden pågår.

Under 2016 initierades ett samarbete med ELEAB där gemensamma erbjudanden arbetades fram. Trots vilja hos såväl politiker som tjänstemän i Västerås och Eskilstuna kom inte samarbetet längre på grund av skillnad i intresse från ELEAB och MHAB. Detta innebär att åtgärdens ursprungliga tidplan med ett etablerat samarbete till 2017 föll på målsnöret. Bedömningen är att det i nuläget inte är moget att starta om detta arbete men att detta bör omprövas i samband med nästa uppföljning av handlingsplanen. Grunden för samarbetet skedde inom budget. Västerås har ett väl etablerat samarbete inom 4 Mälarstäder med bland annat gemensamma prioriteringar och budskaps som används som grund till gemensamma remissvar med mera fram. Arbetet inom 4M utvecklas ständigt.

Vårt arbete med ett hållbart nyttjande av infrastruktursystemet bidrar främst till FNs globala mål nummer 9, 11 och 12





ÅTGÄRD S3: REGIONTÄCKANDE KAPACITETSKARTA FÖR GODSTRANSPORTER

För att näringslivet ska kunna få en uppfattning av infrastrukturens systemets sammanlagda kapacitet ska detta åskådliggöras. Syftet med en sådan kartläggning är att förenkla för näringslivet att göra kort- och långsiktigt hållbar transportplanering. En sådan kartläggning ska även kunna användas för att marknadsföra Västerås och närregionen för olika etableringar.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Status:

Åtgärden är klar och levererades inom tidplan och budget.

Att göra den kartläggning som åtgärden beskriver har visat sig vara oerhört svårt och kräver att det sker på en storregional nivå. Den avsedda kartläggningen har därför inte gjorts men den förväntade effekt som åtgärden avsåg att få kommer att nås genom handlingsplanens kommunikativa åtgärder K1-3. Under processen med åtgärden gjordes, tillsammans med Region Västmanland, en kartläggning av transportintensiva företag i Mälardalen. Den kartläggningen är ett bra verktyg för Västerås Marknad och Näringsliv AB, Mälardalen AB samt Nya Västerås Flygplats AB i sitt lobby och marknadsarbete.

Vårt arbete med ett hållbart nyttjande av infrastrukturens systemet bidrar främst till FNs globala mål nummer 9, 11 och 12



Kommunikativa åtgärder



ÅTGÄRD K1: KOMMUNIKATIONSPLAN

En plan med tillhörande material för att kunna åskådliggöra hur koncernen arbetar mot att utveckla Västerås som långsiktigt hållbar logistiknod.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Samverkan med Mälarhamnar AB, Nya Västers Flygplats AB och Västerås Marknad och Näringsliv AB.

Status:

Åtgärden är klar och levererades inom tidplan och budget.

En samling powerpointbilder har tagits fram i syfte att komplettera platsvarumärket Västerås med våra fördelar som logistik- och etableringsort. Materialet kan anpassas efter målgrupp och situation och finns tillgängligt på såväl extern- som internwebben.

Vårt arbete med förbättrade möjligheter för näringslivet att göra hållbara val bidrar främst till FNs globala mål nummer 9 och 13





ÅTGÄRD K2: MARKNADSFÖRA LOGISTIKLÄGET VÄSTERÅS

Västerås kan erbjuda unika möjligheter för trafikslagsövergripande transporter genom att här finns tillgång till alla fyra trafikslagen (sjö, flyg, järnväg, väg). Genom att klokt utnyttja de fördelar som ett logistikläge i Västerås innebär kan såväl företagen som samhället utvecklas och nå en hållbar tillväxt där framförallt sjöfarten får en avsevärt högre utnyttjandegrad. Västerås unika logistikläge behöver vara en del av Västerås erbjudande och Västerås behöver arbeta proaktivt med etableringar genom bland annat att paketera och marknadsföra vårt erbjudande på ett attraktivt sätt. Tonvikt ska ligga på företag som direkt eller indirekt nyttjar Västerås hamn. Denna aktivitet ska synas och få genomslag i det Näringslivsprogram som är under upprättande samt till programmet tillhörande handlingsplaner.

Ansvarig:

Västerås Marknad och Näringsliv AB
Samverkan med Stadsledningskontoret, Mälarhamnar AB och Nya Västerås Flygplats AB

Status:

Åtgärden är klar och levererades inom tidplan och budget. Vikten av att arbeta för fler etableringar som nyttjar Västerås hamn och flygplats har fått genomslag i det Näringslivsprogram som antogs av Kommunfullmäktige i mars 2017. Utifrån material som tagits fram enligt åtgärd K1 och den handlingsplan som är under framtagande till Näringslivsprogrammet kommer olika insatser att göras för att marknadsföra Västerås proaktivt.

Vårt arbete med etableringar som hållbart kan utnyttja infrastrukturensystemet bidrar främst till FNs globala mål nummer 9, 11 och 13





ÅTGÄRD K3: KUNSKAPSHÖJNING KRING FÖRETAGENS SYN PÅ GODSTRANSPORTER

Det är viktigt att se att den utveckling och det arbete som Västerås driver ger positiva effekter för näringslivet. En analys av programmets indikatorer ska göras utifrån näringslivets upplevelse av att transporttiden minskar, transportsträckan optimeras, hållbarheten ökar, tillförlitligheten förbättras samt att enkelheten och användarvänligheten ökar.

Ansvarig:

Stadsledningskontoret

Samverkan med Västerås Marknad och Näringsliv AB, Mälarhamnar AB och Nya Västerås Flygplats AB

Status:

Åtgärden är klar och levererades inom tidplan och budget.

Uppföljningen av denna åtgärd stämmer till fullo överens med rutiner för uppföljning som görs av Mål 4 i 'Program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods'. Uppföljning av programmets mål med indikatorer görs vartannat år och uppföljningar har skett 2016 och 2018 har redovisats mot Kommunstyrelsen. Nästa uppföljning av mål och indikatorer sker 2020. Kunskapshöjande arbete sker i Infrastruktur och LogistikArena (ILA) som är ett nätverk med näringslivet som drivs av Handelskammaren Mälardalen tillsammans med Västerås stad. I och med att nätverket är etablerat, fungerar och har ett tjugotal strategiskt viktiga företag som återkommer regelbundet avses denna åtgärd som avslutad i denna handlingsplan.

Vårt arbete med planering för hållbara godstransporter bidrar främst till FNs globala mål nummer 11, 12 och 13



Bilaga 1: PM Dispenstransporter

2018-03-12

I handlingsplan till Program för trafikslagsövergripande infrastruktur för godstransporter (HP PTIG) finns sju stycken åtgärder (T1-7) som syftar till att utreda förutsättningar för att dispenstransporter kan tas ut med fartyg från Västerås hamn istället för som nu centralt i Västerås. Detta PM syftar till att sammanställa resultatet av vad som framkommit. Följande är de sju åtgärderna i HP PTIG som berör dispenstransporter;

Åtgärd T1: Utreda förutsättningarna för att flytta ro-ro-funktionen från centrala Västerås till Västerås hamn

Utredningsscenario: längd 80m, bredd 8 m, vikt 600 ton godsvikt (25 ton/axel). Högsta höjd dimensioneras av fordonslängd och utformning samt eventuella passager med begränsande höjd (oaktat så bör eventuell nya bropassager byggas med en fri höjd om 6,0 meter). Var behöver åtgärder genomföras, vilka åtgärder behöver genomföras, hur ska detta lösas och vilken är kostnaden?

Åtgärd T2: Utreda kostnaden att anpassa Hammarbybron till dispenstransporter

Utredningsscenario: längd 80m, bredd 8 m, vikt 600 ton godsvikt (25 ton/axel). Åtgärden syftar till att kunna ta ut dispenstransporter i Västerås hamn från norra Västmanland och södra Dalarna. Vad behöver göras, hur ska det lösas och vilken är kostnaden?

Åtgärd T3: Utreda förutsättningarna för att via järnväg ta ner dispenstransporter till Västerås hamn

Utredningsscenario: längd 15 m, bredd 5 m, höjd 5,7 m, vikt 500 ton godsvikt. Klarlägga förutsättningarna och begränsningarna i nuvarande järnvägssystem samt vilka åtgärder som behöver vidtas till vilka kostnader.

Åtgärd T4: Dialog med näringslivet angående flytt av ro-ro-funktionen från centrala Västerås till Västerås hamn

Dialog med näringslivet baserat på resultat av åtgärd T1 och T2 för att hitta samverkans- och samfinansieringslösningar.

Åtgärd T5: Dialog med Trafikverket och näringslivet om dispenstransporter norrifrån via väg

Dialog med Trafikverket och näringslivet baserat på resultat av åtgärd T2 för att nå samsyn för vilka transportvägar och hamnar som ska användas för dispenstransporter samt en plan för hur dessa ska finansieras och när investeringar behöver ske.

Åtgärd T6: Dialog med Trafikverket om dispenstransporter på järnväg ner till Västerås hamn

Dialog med Trafikverket och näringslivet baserat på resultatet av åtgärd T3 för att nå samsyn kring betydelsen av dispenstransporter på järnväg ner till Västerås hamn samt för vilka dimensioner järnvägen bör anpassas till och när detta kan ske.

Åtgärd T7: Karta för dispenstransporter

Tydliggöra vilka förutsättningar och begränsningar som finns idag och vilka realistiska förväntningar näringslivet kan ha på framtiden avseende högsta tillåtna och möjliga vikt, bred, längd och höjd) på såväl väg som järnväg.

Förutsättningar för att flytta ro-ro-funktionen från centrala Västerås till Västerås hamn (Åtgärd T1)

Strandbron

Strandbron är den enskilt viktigaste faktorn för att ro-ro-läget ska kunna avvecklas i Västerås centrala delar och funktionerna flyttas till Västerås hamn. Idag klarar Strandbron upp till dryga 180 ton totalvikt. För att klara 600 ton godsvikt behöver bron bytas ut.

(Strandbron klarar idag med PTE90 182,9 ton totalvikt med Nicolas 173,2 ton totalvikt, vilket innebär upp mot 130 ton godsvikt)

För att Strandbron ska klara 600 ton godsvikt krävs förutom ett utbyte av bron, gräsarmering och flytt av belysningsstopar i cirkulationen närmast bron på Kungsängsgatan samt flytt av den fjärrvärme som hänger i befintlig bro.

Uppskattat total kostnad anpassning av Strandbron till 600 ton godsvikt: ca 50 MSEK

- projektering 3 MSEK
- miljödomsansökan 3 MSEK
- riva befintlig bro 11 MSEK
- fjärrvärmeflytt 3 MSEK
- ny bro 27 MSEK
- övriga åtgärder 3 MSEK

Tidsaspekten för ett brobyte är enligt följande:

- Projektering 12 månader
- Kungörelse inklusive insamlande av synpunkter/remisser som ska fogas miljödomsansökan 3 månader
- Ansökan om miljödom 6-18 månader
- Upphandling entreprenör 4 månader
- Rivning 5 månader (rivning av pelare i vatten får endast ske under tiden 15/9-15/3)
- Omläggning fjärrvärme 4 månader
- Byggnation ny bro 18-24 månader (påläggning i vatten får endast ske under tiden 15/9-15/3)

Detta innebär sammantaget en process om två år innan dess ett utbyte av befintlig bro kan startas, förutsatt att finansieringen är klar. Om finansieringsmedel fanns idag (augusti 2018) skulle således ett utbyte av befintlig bro kunna börja tidigast september 2020. Om miljödomsansökan drar ut på tiden skjuts starten till september 2021. Ny bro står sedan klar januari eller augusti 2023 (alternativt 2024 om miljödomen drar ut på tiden).

Stallhagsbron

Sjöhagsleden har idag en fri höjd under Stallhagsbron om 4,6 meter. För att fri höjd (6,0 meter) ska nås behöver vägen sänkas. Cirka 40 meter av vägen behöver vara plan underbron och 40-50 meter långa ramper upp till nuvarande vägnivå. En ombyggnad av Sjöhagsvägen till fri höjd påverkar således 120-140 meter av Sjöhagsvägen.

Uppskattat kostnad för att nå fri höjd: ca 6 MSEK.

Korsning Sjöhagsleden och Oljevägen

Ett antal lyktstolpar hindrar passage i svängen ner mot hamnen. En signalanläggning för järnvägen behöver flyttas till järnvägsövergången.

Uppskattad kostnad för flytt av belysning: ca 0,1 MSEK

Uppskattad kostnad för flytt av signalanläggning: ca 0,25 MSEK

Oljepipeline

Ett fundament i innerkurvan längs Oljevägen medför att vägen behöver breddas längs ytterkurvan.

Uppskattad kostnad för breddning: ca 0,5 MSEK

Fjärrvärmenätet

Väster om Svartån är fjärrvärmenätet anlagt på 60-talet och det är svårt att avgöra hur mycket belastning detta tål. Där dispenstransporter korsar ledningarna behöver körplåtar användas och där ledningarna går längs vägen behöver andra körfältet användas.

Förutsättningar för att anpassa Hammarbybron till dispenstranporter (Åtgärd T2)

Idag klarar Hammarbybron upp emot 190 ton totalvikt beroende på fordonstyp.

(Hammarbybron klarar idag med PTE90 189 ton totalvikt och med Nicolas 176 ton totalvikt)

Att byta ut bron för att nå bättre hållfasthet är ingen effektiv lösning eftersom läget inte är optimalt för att komma ner till hamnen. Istället bör Västerleden användas och en ombyggnation ske av passagen under järnvägen. En sådan lösning är mer kostnadseffektiv än ett byte av Hammarbybron. En sådan åtgärd görs lämpligen samtidigt med en framtida byggnation av Söderleden.

Förutsättningarna har utretts för att istället bygga om vägbron över järnvägen på Finnslätten, Lundabron. Efter dialog med näringslivet har det framkommit att behovet är för lågt för att motivera åtgärden för Lundabron. Andra åtgärder och investeringar som beskrivs i detta PM är av större vikt..

Förutsättningar för att ta ner dispenstranporter på järnväg till Västerås hamn (Åtgärd T3)

Järnvägen medger idag Stax 22,5 (största axellast 22,5 ton) och Stvm (största vikt per meter) 6,4 ton generellt. För trafik över angivna vikter krävs specialtransporttillstånd med tillhörande villkor från Trafikverket. Den totala bredd och höjd (fordon + last) som kan gå på järnvägen är 4,8 meters bredd och 5,2 meters höjd.

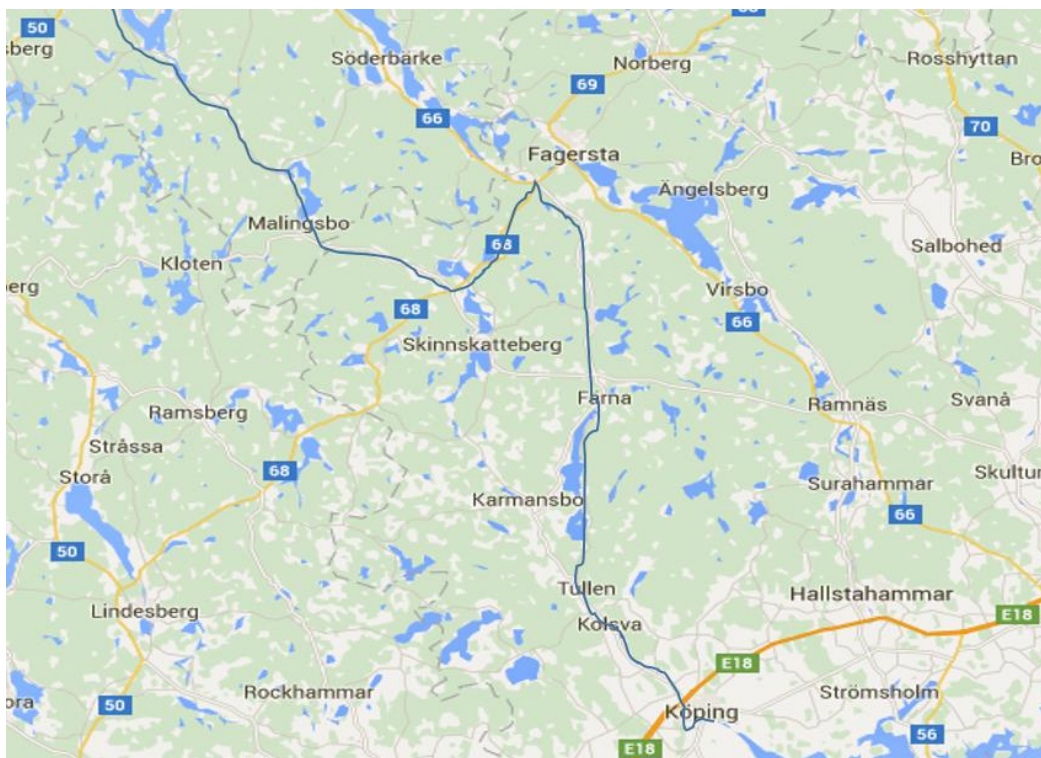
Idag går dispenstranporter på järnväg från norra Västmanland och södra Dalarna till Norrköpings hamn (sträckan Ludvika – Frövi – Hallberg – Katrineholm – Norrköping) vilken även är den enda möjliga sträckan för de idag störst förekommande transformatorerna om 410 ton (plus vagn på 230 ton vilket ger totalvikt 640 ton). Näringslivet efterfrågar möjligheterna att kunna ta fram gods som innebär en totalvikt om 720 ton (gods 490 ton plus vagn 230 ton) vilket innebär att det fördelat på 32 axlar och 74 meters längd motsvarar STAX 22,5 och STVM 9,73.

För att utreda vilka åtgärder som krävs för att ta dessa transporter görs en utredning som beräknas vara klar under 2018. Utredningen beräknas maxprofil och maximal totalvikt (godsvikt + vagnsvikt om 230 ton) från Ludvika via Frövi och vidare till Västerås hamn. Tidigare har utredningar för godshantering och godstranporter kopplat till Västerås västra bangård gjorts. Denna utredning följs nu upp genom att komma överens mellan aktörerna (Västerås stad, Region Västmanland, Trafikverket och Jernhusen) hur fortsatta utredningar och kommande genomförande av åtgärder ska genomföras.

För transporter från Finnsletten till Västerås hamn behöver järnvägen inte anpassas, det är vägen som är viktig och avgörande för denna relation.

Vägtransporter från norra Västmanland och södra Dalarna

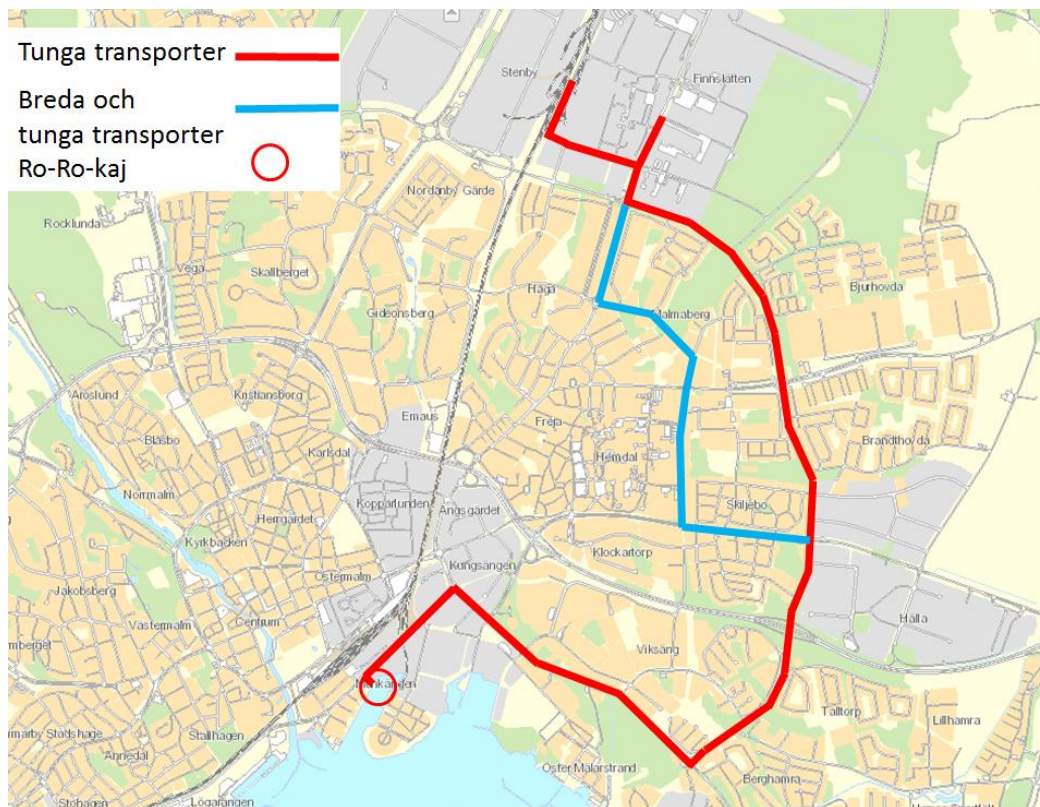
För det gods som väger upp till 490 ton (främst transformatorer från ABB) och som inte får dispens på järnvägen kan från och med augusti 2018 tas till Köpings hamn (via dispensansökan till Trafikverket). Aktuell rutt för dessa transporter beskrivs av nedan karta. Rutten stämmer fram till E18 där istället för E18 Himmetavägen kommer att användas en bit parallellt med E18 för att sedan gå över E18 ungefär i höjd med Ängbyleden/Volvovägen in mot väg 250 och hamnen.



Planerad dispenstransportled från Ludvika ner till Köpings hamn.

Kartor för dispenstransporter på väg (Åtgärd T6)

På nedan bilder tydliggörs dispenstransportvägar mellan Finnslätten och Västerås hamn.



Befintlig dispenstransportled



Förlängd dispenstransportled då Strandbron med mera åtgärdas

Dialog med näringsliv och Trafikverk angående vägar för dispenstransporter (Åtgärd T4-6)

Dialogmöten har hållits under 2017 och 2018 med representanter från näringslivet och Trafikverket för att diskutera kring vad som kommit fram i utredningarna avseende förutsättningarna för att flytta ro-ro från centrala Västerås till Västerås hamn, dispenstransporter via väg från norra Västmanland och södra Dalarna samt järnvägstransporter ner till Västerås hamn från Finnsletten, norra Västmanland och södra Dalarna.

Nedan redovisas vad som framkommit och som är vägledande för kommande hantering;

Olika godstyper

Grovt inräknat finns det tre olika typer av dispenstransporter indelat efter godsvikten; upp till 100 ton, 100-200 ton och 200-600 ton.

Upp till 100 ton godsvikt

En stor mängd gods, minst 2-3 transporter i veckan. Går idag till Göteborgs hamn på grund av vana, samlastnings och fler direktlinjer. Dessa transporter borde ur ett totalt hållbarhetsperspektiv tas ut via Västerås hamn. För detta gods är det förutsättningarna för godstransporter på nationell nivå som behöver ses över. Om det fanns administrativa styrmedel som ökade näringslivets incitament att använda närmsta hamn skulle fler direktlinjer och avgångar uppkomma på grund av den ökade godsmängden. Den förändrade lotsavgiften för Mälaren har ytterligare försämrat hamnens konkurrensförmåga. Lotsavgiften ger en kostnadsökning om 10 kr/ton. Kostnadsökningen blir större med ökad godsvikt och fartygsstorlek vilket slår hårt även mot bulkvarorna.

100-200 ton

Minst 2-5 transporter i månaden. Många går inte via Västerås hamn på grund av Strandbrons otillräcklighet samt av samma orsak som det mindre tunga godset. Stora uppenbara fördelar för näringslivet om dessa kan tas ut via Västerås hamn.

200-600 ton

Sällantransport men efterfrågan tros öka. Svårt att avgöra frekvens eftersom det är unika produkter. Helt avgörande att dessa kan tas ut via Västerås.

Hamnens förutsättningar att hantera dispenstransporter

Hamnen kan redan idag lyfta 280 ton (två kranar som klarar 140 ton styck). För att klara 600 ton krävs att dessa rullar på pråm/fartyg med hjälp av lemmel. Det ska dock tydliggöras att det inte idag finns eller planeras att kunna rulla på gods i vattennivå (ro-ro) utan planerna omfattar lyft och lemmel. Om behovet av att kunna rulla på gods i vattennivå inte kompenseras av lyft och lemmel kommer Västerås stad att titta vidare på förutsättningarna för att skapa ett ro-ro-läge.

(Lemmel = landgång för gods som möjliggör att med hjälp av kranar rulla godset över kaj till fartyg)

Fördelar för alla vid flytt av ro-ro från centrala Västerås hamn

Såväl staden som det regionala näringslivet tjänar på att ro-ro flyttar till Västerås hamn.

Stadens uppsida är en friare planering i området runt Västerås centralstation med möjlighet till ytterligare exploatering. I takt med att de verksamheter som finns i området re-etablerar sig på annan plats i kommunen kan staden överväga att bron ut till Lillåudden inte är öppningsbar med minskat drift och underhåll som följd.

Näringslivet får en säkrare, mer förutsägbar och mer flexibel möjlighet att ta ut ro-ro transporter från Västerås hamn till en mindre kostnad. Nuvarande läge i centrala Västerås kräver isfritt, vindar under 5 m/s samt specialpråm som ger en tilläggskostnad på minst 700 tkr/transport. Till denna kostnad kan stora ytterligare kostnader uppstå om väntetid uppstår på grund av vindförhållandena. Denna problematik finns inte i Västra hamnen där isbrytning kan ske och "vanliga" fartyg ämnade för dispenstransporter kan användas (itsället för i centrala Västerås dit specialpråm behöver beställas).

Att göra de åtgärder som medför att Strandbron kan passeras med gods på uppemot 600 ton är den enskilt viktigaste åtgärden. Att åtgärda Strandbron är nyckeln och fullt tillräckligt för att klara den absoluta majoriteten av alla transporter. Resterande åtgärder längs Sjöhagsvägen krävs på sikt för att underlätta och säkerställa att nuvarande fri höjd inte utgör något hinder.

Den regionala transportplanen (LTP)

Den regionala transportplanen har för avsikt att avsätta medel för att underlätta möjliggörandet av ett utbyte av Strandbron.

Genomförande

Eftersom Strandbron är den avgörande delen för att förlänga dispenstransportleden ner till Västerås hamn och för att kunna avveckla det centrala ro-ro-läget ska fokus koncentreras mot detta.

Steg ett är att trygga finansieringen, följt av steg 2 att sätta tidplanen och avsätta relevanta resurser som kan arbeta med genomförandet. Parallellt behöver förutsättningarna för och innehållet i ett Letter of Intent (LOI) arbetas fram. Syftet med LOI är att näringslivet åtar sig att använda Västerås hamn för sina transporter om Västerås stad och Region Västmanland möjliggör för detta genom ett utbyte av Strandbron.

Tidig vår 2018:

Strandbron med i LTP samt utreda förutsättningarna för medfinansieringen (belopp, tider med mera).

Ansvar: Region Västmanland, Länsplaneupprättare

Sen vår 2018:

Utifrån förutsättningarna LTP förbereda för politiska beslut inom staden för projektering och genomförande. Utgångspunkt att projektering kan startas upp under hösten 2018 med en delvis parallell miljödomsprocess för att möjliggöra att utbyte kan ske med start 2021 vilket i sin tur innebär att bron, om allt går utan motstånd och med tajming, kan vara utbytt under 2023.

Ansvar: Västerås stad, Stadsledningskontoret tillsammans med Teknik- och fastighetsförvaltningen.

Våren 2018:

Ta fram förutsättningarna för och ett utkast till LOI.

Ansvar: Handelskammaren Mälardalen (tillsammans med relevant näringsliv)

Återkoppling

Inga nya möten med specifikt tema "dispenstransporter" finns inbokade. Ärendet tas istället upp regelbundet på Infrastruktur- och Logistikarena (ILA) där berörda parter ingår. Stadsledningskontoret kommer även att via mail återkoppla i ärendet då det framkommer kunskap eller fattas beslut av betydelse. Endera part kan även påkalla behov av möte och initiera sådant.



VÄSTERÅS STAD

Kontaktcenter: 021-39 00 00

www.vasteras.se