



4 Mälarstäder

Handlingsplan **Infrastruktur**

1. Inledning

4 Mälarstäder (Västerås, Eskilstuna, Strängnäs och Enköping) har undertecknat en Avsiktsförklaring som identifierar åtta gemensamma, strategiskt viktiga och långsiktiga utvecklingsområden.

- Vi tar hand om vår gemensamma resurs Mälaren
- Vi satsar på ett hållbart transportsystem och en modern infrastruktur runt Mälaren
- Vi erbjuder attraktiva och trygga boendemiljöer, variationsrik rekreation och ett rikt kulturliv
- Vi går i täten för en hållbar tillväxt med ett starkt näringsliv, underlättar för företagsetableringar och investeringar
- Vi utvecklar en gemensam arbetsmarknad med god kompetensförsörjning och mångfald
- Vi utvecklar en väl fungerande kollektivtrafik som gynnar arbetspendling
- Vi verkar aktivt för att minska och effektivisera energianvändningen
- Vi utvecklar besöksnäringen

Den 19 maj hölls en gemensam workshop kring fyra av utvecklingsområdena varav Infrastruktur var ett område - *”Vi satsar på ett hållbart transportsystem och en modern infrastruktur runt Mälaren”*. Workshopen kom även att till viss del gå in på ytterligare ett område *”Vi utvecklar en väl fungerande kollektivtrafik som gynnar arbetspendling”*.

Workshopen utgick från att hitta de delar som behövs för att nå ett effektivt och långsiktigt hållbart infrastrukturens system utifrån utmaningar kring demografi, ökade godstransporter samt behov av minska klimatpåverkan. Uppgiften var att se till hela systemet och nyttja det vi har smartare.

Resultatet från workshopen kan sammanfattas med fyra nyckelord

Samsyn

Samarbeta

Prioritera

Gemensam

Nyckelorden återfinns var för sig eller tillsammans i tre meningar som präglade workshopens diskussioner. Dessa meningar har setts som så centrala i denna handlingsplan att de får utgöra handlingsplanens tre mål inom området Infrastruktur.

4 Mälarstäder ska ha en samsyn över vilka prioriteringar som är de som har mest effekt för tillgängligheten.

4 Mälarstäder ska samarbeta och se varandras olikheter som tillgångar för att nå en större gemensam helhet.

4 Mälarstäder ska ha gemensamma budskap avseende infrastrukturens satsningar.



VÄSTERÅS STAD



ENKÖPINGS KOMMUN



STRÄNGNÄS
KOMMUN



Eskilstuna
kommun

4 Mälärstädër



2. Bakgrund och utgångspunkter

Befolkningen i 4 Mälärstädër uppgår till 320 000 invånare vilket innebär att vi tillsammans utgör Sveriges tredje storstadsregion. Tillsammans med att det inom 4 Mälärstädër finns tillgång till alla fyra transportslagen - väg, järnväg, sjö och flyg - blir regionen en mycket intressant nod för långsiktigt hållbara och trafikslagövergripande godstranporter. Både för 4 Mälärstädër och kringliggande stora städer och regionen är det av stor vikt att arbetspendlingen fungera väl för att tillgänglighete mellan boende och arbete ska fungera såväl för 4 Mälärstädër som för omkringliggande region.

Tillsammans behöver vi möta den nuvarande och framtida utmaningen att hantera både den ökande mängden gods såväl som ökat behov av arbetspendling - samtidigt som vi når en långsiktigt hållbar utveckling.

Omvärldsanalys

Infrastruktursystemet kommer att få en allt hårdare belastning när transporterna ökar och allt mer koncentreras. Det är framförallt sex stycken transporttrender som kommer att få stor betydelse för framtiden (källa: Trafikverkets omvärldsanalys 2014 samt OECD/ International Transport Forum 2013 och 2014).

- **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 transportsystemet 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 europeisk. Regler och planering påverkas och ställer ökade krav på nationella beslutsprocesserna. Företa som bygger, underhåller, utvecklar och transporterar ageras allt mer på en global marknad och utifrån internationella standarder. Trafikslagen integreras i intermodala transportkedjor.

- **Bilberoendet minskar i städerna**

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 ar 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



4 Mälarstäder

även trafiklösningar och utformning av utemiljön behöver anpassas efter de specifika situationerna. Stationer och stationsområden 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 klimatförändringarna som inte längre går att hindra. Tuffare politiska styrmedel förutses. I växande städer blir lokala miljökvantiteter viktigare.

Persontrafik vs godstrafik

Kapaciteten på järnvägen är begränsad och har för många sträckor slagit i kapacitetstaket vilket ger ökade transporttider och förseningsrisker för såväl persontrafik som godstrafik. Bristande kapacitet är ett hinder för att kunna öka trafikeringen på järnvägen. Samtidigt som trycket på ökad godstrafik på järnväg är stort är det av stor betydelse för Västerås och regionen att de långsammare godstågen inte stör de snabbare persontågen.

Utanför Stockholm har vägsystemet, med några få undantag, tillräcklig kapacitet. Dagens problem i vägsystemet är i stället brister i kvalitet som till exempel korsningar med hastighetsbegränsningar, backar med många avåkningar vintertid, brist på omledningsvägar vid olyckor och brist på säkra rast- och vilplatser för förare. För att klara de klimat och miljömål som satts upp lokalt, regionalt, nationellt samt inom EU behöver vägtrafikens miljöbelastning minskas.

Sjöfart är ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsätt med stor kapacitet. Till skillnad mot väg och järnväg har sjöfarten ingen kapacitetsbrist. Hamnarna och farlederna är idag underutnyttjade och kan mångdubbla sin godshantering. För import-/exportgods som går utanför Mälaren innebär det att den största båt som möjliggörs efter ombyggnad av Södertälje sluss och kanal, farleden in till Mälarhamnarna (Köping och Västerås) samt Hjulstabron motsvarar cirka 1 000 lastbilar eller 22 tåg.

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 totalafraktvolymen (globalt 2 %), men en stor del av transportvärdet (globalt 35 %) och är därmed en viktig faktor för den globala ekonomin.

Flygplatserna i regionen agerar inte på sin fulla kapacitet utan utrymme finns för ökning av såväl fraktflyg som persontrafik.

Gods behöver flyttas från väg och järnväg till sjöfart, men även från väg till järnväg för en hållbar och effektiv godshantering där hela transportsystemets sammanlagda kapacitet nyttjas effektivt och hållbart avseende transport av olika typer av gods.

4 Mälarstäder



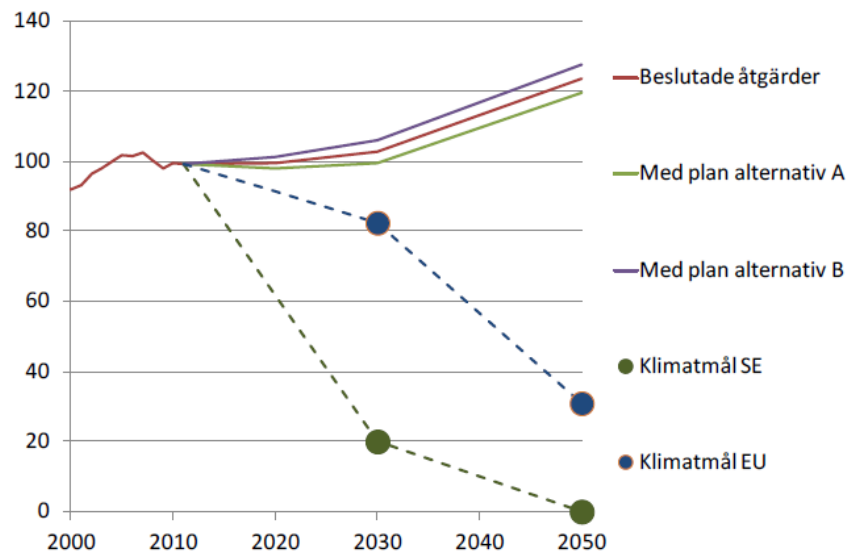
Samhällets kostnader för olika fraktalternativ

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

Klimatmålen

Med utgångspunkt från Trafikverkets trafikprognos och de krav på fordon och drivmedel som är beslutade kommer 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:



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. Det nationella målet bedömer vi går att nå, men för det 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 ovan. För lastbilstransporterna 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. (Källa Miljökonsekvensbeskrivning av kapacitetsutredningens förslag)

4 Mälärstäderna



Sveriges viktigaste region

4 Mälärstäderna är en av Sveriges viktigaste regioner och det är därför viktigt att nationellt och regionalt satsa tid, pengar och resurser på infrastrukturen i och i anslutning till 4-Mälärstäderna.

- *Tillsammans ger befolkningmängden att 4-Mälärstäderna är den tredje storstadsregionen*
- *4 Mälärstäderna är en viktig del i Sveriges mest import- och exportexpansiva region*
- *Inom 4 Mälärstäderna finns alla fyra trafikslag – här finns nyckeln till ett trafikslagsövergripande infrastruktursystem, här är Sveriges logistiknod*

3. Utmaningar

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

- **Demografiska förändringar**
Enligt framskrivningarna ökar folkmängden i östra Mellansverige med 1,0-1,4 miljoner personer under perioden 2010-2050. En ökad befolkning kommer också att medföra ökad pendling och ökade bygg- och servicetransporter i regionen som konkurrerar om infrastruktursystemets kapacitet.
- **Godstrafiken ökar.**
Fram till 2030 är efterfrågeökningen upp emot 40 % och fram till 2050 upp emot 70 %. 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 % fram till 2030 och 67 % fram till 2050. Prognosen för fraktflyget är en ökning om knappt 6 % de närmsta åren
- **Det är konkurrens om infrastrukturens kapacitet och investeringsmedlen till infrastrukturen.**
Det finns en begränsad mängd ekonomiska resurser – hur använder vi dessa smartast?
- **En tillräcklig järnvägskapacitet för att järnvägen ska kunna ta hand om godsflödena kommer vi rimligen inte att få inom en överskådlig framtid.**
Att investera i järnväg är en lång process. Hur kan vi utnyttja det vi redan har?
- **Nationella och internationella klimatmål.**
Prognoserna pekar på att glappet mellan klimatmål och prognos för CO₂-utsläpp ökar markant utifrån de investeringar som finns med i Nationells transportplan.
- **Konkurrens om marken.**
Infrastruktur tar plats. Hur utnyttjar vi marken bäst och var?

4 Mälarstäder



4. Syfte

Syftet med denna handlingsplan är att gemensamt inom 4-Mälarstäder mobilisera våra krafter inom det identifierade samverkansområdet Infrastruktur.

5. Handlingsplanens tre mål

Kapitlet belyser de tre målen och redogör för strategierna för att nå vart av ett av dem samt vilka aktiviteter som krävs för helheten alternativt fram till nästa beslutssteg där vägval behöver ske.

Aktivitetserna med tidplan beskrivs närmare i bilaga 1.

Gemensamt för samtliga tre mål är att tillgängligheten inom samt till och från 4-Mälarstäder ska öka – en hållbar tillväxt inom 4-Mälarstäder med en tillgänglighet för alla för såväl arbets- och skolpendling, som fritidresor liksom behovet av godstransporter.

Mål 1:

4 Mälarstäder ska ha en samsyn över vilka prioriteringar som har mest effekt för tillgängligheten

Infrastrukturobjekt ska prioriteras så att tillgängligheten förbättras samtidigt som klimatmålen kan uppnås

Strategi

- Gemensam prioriteringslista.
- Gemensam syn på flygplatserna.

Aktiviteter

1. Ta fram grund till ett Mälardalspaket
2. Strategi för flygplatstillgänglighet

Mål 2:

4 Mälarstäder ska samarbeta och se varandras olikheter som tillgångar för att nå en större gemensam helhet.

Samarbetet mellan kommunerna för att bilda en regional logistiknod

Strategi

Samarbete mellan Västerås hamn och Eskilstuna logistik

Aktiviteter:

1. Ta fram handlingsplan för samarbete

4 Mälarstäder



Mål 3:

4 Mälarstäder ska ha gemensamma budskap avseende infrastruktursatsningar

4 Mälarstäder är den 3:e storstadsregionen och oavsett av vem och var ska gemensamt prioriterase infrastrukturobjekt framföras före den enskilda kommunens intresse

Strategi

Ett gemensamt och aktivt arbete vad gäller uppvaktningar av Trafikverket, Länsstyrelser, regionförbund och departement liksom i samarbeten som har stark inverkan på dessa (t ex Mälardalsrådet och arbetet med En Bättre Sits)

Aktiviteter:

1. Ta fram gemensam budskapsplattform.
2. Gemensamma uppvaktningar av näringsdepartementet med flera.

4 Mälarstäder



Bilaga 1

Utvecklade aktiviteter med förslag till tidplan och ansvarig

MÅL 1

4 Mälarstäder ska ha en samsyn över vilka prioriteringar som är de som har mest effekt för tillgängligheten.

Aktiviteter

1. Ta fram grund till ett Mälardalspaket; *Vi ska ta fram de objekt och/ eller effekter som är viktigt innehåll i ett Mälardalspaket samt driva på för att ett Mälardalspaket tas fram.*
2. Strategi för flygplatstillgänglighet; *Vilka är de viktigaste flygplatserna för 4 Mälarstäder? Går det att komma överens och prioritera? Hur ska vi ta oss till och från flygplatsen?*

Aktivitet 1: Ta fram Mälardalspaket

1. Städernas Infrastrukturstrategier (eller motsvarande) träffas och tar fram ett förslag på grund till ett Mälardalspaket baserat på de objekt som framkom under gemensam workshop 19 maj 2014. I detta ingår även att identifiera eventuella frågetecken som behöver rätas ut, och vilka som har ansvaret för detta, hur beslut ska fattas och när. Strategerna ska ha ett första möte Q3 2015.
2. Infrastrukturstrateg (eller motsvarande) i Västerås presenterar detta paket på gemensamt kommunstyrelsemöte 2016 (eller tidigare om möjligt).
3. Besluta fattas om paketet vilket även innebär att KSO undertecknar framtagna lista.

Ansvarig: Västerås stad

Aktivitet 2: Strategi för flygplatstillgänglighet

1. Städernas Infrastrukturstrategier (eller motsvarande) träffas och tittar på möjligheterna för en gemensamma prioriteringar och strategier kring flygplatserna och tillgängligheten till dessa. Strategerna ska ha ett första möte Q3 2015.
2. Infrastrukturstrateg (eller motsvarande) i Västerås presenterar resultatet på gemensamt kommunstyrelsemöte 2016 (eller tidigare om möjligt).

Ansvarig: Västerås stad



4 Mälarstäder

Tidplanen för aktiviteterna 1 och 3 är anpassade för att matcha tidplan för revidering av Nationell Transportplan. Det är viktigt att detta arbete är klart så att det kan fungera som starka inspel i denna revidering.

MÅL 2:

4 Mälarstäder ska samarbeta och se varandras olikheter som tillgångar för att nå en större gemensam helhet.

Aktiviteter:

1. Ta fram handlingsplan för samarbete

Aktivitet 1: Ta fram handlingsplan för samarbete

1. Infrastrukturstrateg i Västerås stad och VD för Mälarhamnar träffas och funderar kring hur detta samarbete skulle kunna se ut, Q3 2015
2. Västerås stad, Eskilstuna kommun, Mälarhamnar AB och Eskilstuna Logistik träffas. Fortsatt hantering och ansvar bestäms. Steg 2 avslutas under Q1 2016.
3. En handlingsplan för genomförande tas fram, färdig 2016

Ansvarig: Västerås stad

MÅL 3:

4 Mälarstäder ska ha gemensamma budskap avseende infrastruktursatsningar.

Aktiviteter:

1. Ta fram gemensam budskapsplattform.
2. Gemensamma uppvaktningar av näringsdepartementet med flera.

Aktivitet 1: Ta fram gemensam budskapsplattform

1. Kommunikationsstrategier (eller motsvarande) i städerna tar fram ett gemensamt budskap utifrån framtagna prioriteringslista (se aktivitet under mål 1). Klart 2016 för att kunna matcha revideringen av Nationell Transportplan.

Ansvarig: Eskilstuna kommun

Aktivitet 2: Gemensamma uppvaktningar



VÄSTERÅS STAD



ENKÖPINGS KOMMUN



STRÄNGNÄS
KOMMUN



Eskilstuna
kommun



4 Mälarstäder

1. 4 Mälarstäder ska inför uppdateringar och revideringar av Nationell transportplan söka gemensamma uppvaktningar av näringsdepartementet. Cheferna för städernas samhällsbyggnadsenheter (eller motsvarande) tillsammans med städernas samhällsbyggnadsstratger (eller motsvarande) träffas och planerar uppvaktningar med avseende på ansvar, innehåll, tid och representation. Ett första möte hålls Q4 2015. Viktig input till arbetet är framtagna prioriteringslista (se aktivitet under mål 1) samt framtagna budskap enligt aktivitet ovan under mål 3.
2. Genomföra uppvaktningar.

Ansvarig: Eskilstuna kommun

Tidplanen för aktiviteterna 1 och 3 är anpassade för att matcha tidplan för revidering av Nationell Transportplan. Det är viktigt att detta arbete är klart så att det kan fungera som starka inspel i denna revidering.