



Länsstyrelsen
Västmanlands län



Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Västmanlands län

Maj 2014

LÄNSSTYRELSENS RAPPORTSERIE

Rapport 2013:8

Titel: Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Kommunikationer
Samhällsbyggnadsenheten
Länsstyrelsen i Västmanlands Län
Diariennr 340-2501-12

Förord

Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025 upprättas på uppdrag av regeringen. Den beskriver planerade infrastrukturåtgärder i Västmanlands län 2014-2025 och hur dessa åtgärder bidrar till att uppfylla det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Länsplanens inriktning är att slutföra den särskilda satsningen på mötesfria vägar och att utveckla satsningar på infrastruktur för kollektivtrafik, för gång- och cykel och för ett trafikslagsövergripande transportsystem.

Västmanland har ett strategiskt läge i östra Mellansverige präglad av närhet till Stockholm och flera av östra Mellansveriges storregionala kärnor samt tillgång till alla fyra trafikslagen. Västmanlands länsplan för regional transportinfrastruktur bidrar till att skapa goda förutsättningar för länets utveckling och för trafikslagsövergripande lösningar.

Arbetet med länsplanen har bedrivits med ett brett förankringsarbete genom dialoger och avstämningsmöten med länets kommuner, Landstinget, Trafikverket, näringsliv och intresseorganisationer. Planens miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram med stöd av Sweco AB.

Ingemar Skogö

Landshövding

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	8
1.1 Bakgrund och syfte	8
1.2 Planeringsförutsättningar	8
1.3 Hur förslaget till länsplan tagits fram	13
2 Mål och strategier	15
2.1 Nationella mål och strategier	15
2.2 Storregionala mål och strategier	17
2.3 Regionala mål och strategier	18
3 Strategisk inriktning och prioritering	21
3.1 Satsning på säkra och framkomliga vägar	21
3.2 Satsning på infrastruktur för kollektivtrafik	22
3.3 Satsning på gång- och cykelåtgärder	22
3.4 Satsning på trafikslagsövergripande transportsystem	22
4 Åtgärdsplan	23
4.1 Ekonomisk plan 2014-2025	23
4.2 Åtgärdsområden	27
4.3 Genomförande	32
4.4 Utblick 2030	33
5 Samband med nationell plan och omgivande läns regionala planer	35
5.1 Nationella planen	35
5.2 Omgivande läns regionala planer	36
6 Effektbedömning	37
6.1 Samlad effektbedömning	37
6.2 Regeringens prioriterade åtgärder	39
7 Miljöbedömning och planens samlade miljöpåverkan	41
7.1 Samlad miljöpåverkan	41
8 Västmanlands förutsättningar	44
8.1 Västmanland och omvärlden	44
8.2 Befolkningsutveckling och bostäder	46
8.3 Arbetsmarknad och pendling	48
8.4 Kollektivtrafik	53
8.5 Godstransporter	53
9 Transportsystemets funktion, brister och behov	61
9.1 Prognoser för person- och godstransporter 2030	62
9.2 Kollektivtrafik	65
9.3 Funktionella stråk	67
9.4 Funktionella noder	78
Bilaga 1 Samlad effektbedömning av planens åtgärder	81
Bilaga 2 Inkomna brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen 2014-2025	83

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Västmanlands län har fått regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för Västmanlands län för perioden 2014-2025. Planen inklusive miljökonsekvensbeskrivningen och de samlade effektbedömningarna (SEB) för de namnsatta åtgärder som ingår i planen finns tillgängliga på Länsstyrelsens hemsida, <http://www.lansstyrelsen.se/vastmanland/>

Inriktning

Med utgångspunkt i nationella, storregionala och regionala mål samt Västmanlands förutsättningar och transportsystemets funktion, brister och behov har en inriktning för Västmanlands läns regionala infrastruktur tagits fram.

Inriktningen för Västmanlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 är att:

- slutföra den särskilda satsningen på säkra och framkomliga vägar
- utveckla satsning på infrastruktur för kollektivtrafik
- utveckla satsning på gång- och cykelåtgärder
- utveckla satsning på trafikslagsövergripande transportsystem

I länet har identifierats ett antal viktiga regionala stråk för arbetspendling och näringslivets transporter som bör bli föremål för utbyggnad till mötesfria vägar under planperioden. De utpekade stråk som omfattas av Västmanlands länsplan för regional transportinfrastruktur är:

- Riksväg 66 Västerås-Fagersta-Ludvika
- Riksväg 68 Örebro-Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta-Gävle
- Länsväg 250 Kungsör-Köping-Kolsva-Fagersta
- Länsväg 252 (väg 56)-Kolbäck-Hallstahammar-Surahammar-Ramnäs
- Länsväg 233 (Örebro)-Skinnskatteberg-Ramnäs

De större vägåtgärder som ingår i den regionala planen ligger längs dessa stråk.

Planförslag

Den ekonomiska ramen för Västmanlands infrastrukturplan är 815 mkr (2013 års prisnivå) för hela planperioden 2014-2025.

65 procent av ramen avsätts till namnsatta åtgärder, innehållande vägåtgärder och samfinansiering av projektet Södertälje sluss med tillhörande farled, vilket ingår i

den nationella planen.

21 procent av ramen avsätts till trimningsåtgärder (smärre åtgärder) för utökad och effektiv kollektivtrafik, ökad och säker cykling, åtgärder för ökad säkerhet och åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet.

11 procent av ramen avsätts till statlig medfinansiering till kollektivtrafik-anläggningar och miljö och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet. 3 procent av ramen avsätts till åtgärdsvalsstudier och utredningar i enlighet med det arbetssätt som det nya planeringssystemet innebär.

Effekter

Planens största enskilda objekt är ny väg 252 mellan Hallstahammar och Surahammar. Det ligger tidigt i planperioden och tar i anspråk knappt 50 procent av tillgängliga medel för namnsatta åtgärder. Dessutom samfinansierar den regionala planen under planperiodens år 1-5 projektet Södertälje sluss med tillhörande farled.

Det innebär att medel som syftar till utvecklad kollektivtrafik, ökad och säker cykling samt smärre åtgärder för utveckling av ett trafikslagsövergripande transportsystem i större utsträckning kan avsättas först under planens år 6-12. Under hela planperioden avsätts dock medel kontinuerligt till åtgärdsval och utredningar, varför den första halvan av planperioden till stor del kommer att ägnas åt att inom ramen för planens alla åtgärdsområden ta fram väl genomarbetade planeringsunderlag med fyrstegsprincipen som utgångspunkt.

Måluppfyllelse nationella målen

Den samlade bedömningen är att planen bidrar positivt till måluppfyllelsen av de nationella målen. Störst bidrag ger planen till funktionsmålet, medan bidraget till hänsynsmålet är mindre.

Funktionsmålet med avseende på tillgänglighet uppfylls till stor del genom den satsning på kollektivtrafik och cykeltrafik som möjliggörs i pottarna. Samtidigt ökar även tillgängligheten till vägnätet genom en nybyggnadsåtgärd och flera kapacitetshöjande och säkerhetshöjande åtgärder enligt fyrstegsprincipens tredje steg. Vägåtgärderna samt de möjligheter utbyggnaden av Södertälje sluss ger, bidrar främst till att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras, den internationella konkurrenskraften stärks samt att tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder förbättras. Möjlighet till utvecklad sjöfart och utbyggnad av noder för överföring av gods mellan olika trafikslag bidrar till ett trafikslagsövergripande transportsystem och möjliggör överflyttning av gods mellan väg och järnväg eller mellan väg, järnväg och sjö.

Åtgärderna för en förbättrad infrastruktur för kollektivtrafik på väg och järnväg ökar möjligheterna till pendling inom länet och mellan länet och omgivande regioner. Genom rätt utformad infrastruktur och tillgänglighet till stödsystem för reseinformation ökar transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Satsningen på gång- och cykelåtgärder ökar möjligheten dels att använda cykel för korta resor, dels att enkelt ta sig till hållplatser och

resecentra för att kunna utnyttja kollektivtrafik. Den bidrar också till att öka barns möjligheter att på ett säkert sätt använda transportsystemet.

Hänsynsmålet uppnås inte i samma utsträckning som funktionsmålet, då planen fortfarande bidrar till ett ökat bilresande och högre hastigheter. För att uppnå målet krävs kompletterande strategier och åtgärder för att begränsa biltrafikens ökning. De säkerhetshöjande åtgärder som planen innebär går dock i linje med hänsynsmålet med avseende på minskningen av antalet omkomna och allvarligt skadade inom vägtransportområdet.

Miljöbedömningen har avgränsats till fokusområdena klimat, hälsa och landskap, vilka är de områden där planen kan komma att medföra en betydande miljöpåverkan. Totalt sett bedöms planen innebära fortsatt klimatpåverkan. Dock ger planens inriktning på åtgärder för ökad cykel- och kollektivtrafik förutsättningar för ändrade utsläpp, genom överflyttning av biltrafik till cykel och kollektivtrafik. Planen bedöms totalt sett ha positiv inverkan på hälsan. Många av åtgärderna är trafiksäkerhetshöjande och arbetar därmed i riktning mot bättre hälsa och god bebyggd miljö. Den totala påverkan på landskapet bedöms bli begränsad till något negativ där mycket avgörs av detaljutformningen i respektive åtgärd. Påverkan på landskapet genereras främst genom ny eller kraftigt utbyggd befintlig infrastruktur. Utökad kollektivtrafik och cykelvägar kan möjliggöra ett mer hållbart resande utan större påverkan på landskapet. Det kan även göra landskapet mer lättillgängligt.

Läsanvisning

Den regionala infrastrukturplanen är indelad i två delar, Åtgärdsplan och Bakgrund. Del ett, Åtgärdsplan, omfattar den regionala planens sju första kapitel. I det första kapitlet beskrivs bakgrund och syfte med den regionala planen, de planeringsförutsättningar som ligger till grund för planen samt hur planen tagits fram. Kapitel två och tre beskriver nationella, storregionala och regionala mål och strategier samt den strategiska inriktning som ligger till grund för den regionala planen. I kapitel fyra och fem beskrivs planförslaget och dess samband med den nationella planen och omgivande läns regionala planer. Kapitel sex och sju beskriver den samlade effektbedömningen av planen samt miljöbedömningsprocessen och planens samlade miljöpåverkan.

Del två, Bakgrund, omfattar planens två sista kapitel och beskriver de förutsättningar, brister och behov som tillsammans med nationella, storregionala och regionala mål och strategier ligger till grund för planens strategiska inriktning och prioritering. I kapitel åtta beskrivs Västmanlands förutsättningar med avseende på länets geografiska läge, befolkningsutveckling, arbetsmarknad, pendling, kollektivtrafik samt godstransporter. Kapitel nio beskriver länets prioriterade stråk med avseende på funktion, brister och behov. Stråken avser såväl nationella som regionala vägar och omfattar både väg och järnväg. I kapitlet beskrivs också kortfattat länets funktionella noder.

Åtgärdsplan

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Länsstyrelsen i Västmanland har i direktiv (rskr 2012/13:119) 2012-12-20, fått regeringens uppdrag att upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för Västmanlands län för perioden 2014-2025.

Syftet med länsplanen är att samlat beskriva planerade infrastrukturåtgärder i Västmanlands län under perioden 2014-2025 och hur dessa åtgärder bidrar till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

För att göra detta är det viktigt att det framgår av planen varför föreslagna åtgärder är viktiga, hur de samverkar med andra åtgärder inom och utom länet, vilka effekter de förväntas få med avseende på nationella och regionala mål samt hur de prioriteras fram till 2025.

1.2 Planeringsförutsättningar

1.2.1 Regeringens direktiv

Allmänna förutsättningar och utgångspunkter

Regeringen har i direktivet till planupprättarna pekat ut följande viktiga ställningstaganden och beslut som ska ligga till grund för framtagandet av länsplanen för regional transportinfrastruktur:

- Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr 2012/13:119)
- Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257)

Till grund för propositionen om investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem ligger bland annat:

- tidigare ställningstaganden och beslut som Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35)
- Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93)

- regeringens beslut 2010-03-29 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010-2021 (dnr N2009/6374/TE och N2008/8869/TE).

Ett annat viktigt underlag för propositionen är den rapport som Trafikverket 2012 tog fram på uppdrag av regeringen avseende transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder.

Länsplanernas innehåll

De regionala ramarna ska användas för utveckling av länets transportinfrastruktur, samtidigt förutsätts det att prioriteringen av åtgärder också sker utifrån ett länsöverskridande och nationellt perspektiv.

De ekonomiska utgångspunkterna vid upprättandet av länsplanen är befintliga ramar 2010-2021, (enligt beslutad länsplan för samma period) samt de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2022-2025.

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande och får enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara viktiga för regionen
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur
- byggande och drift av enskilda vägar
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Direktivens övriga förutsättningar

Direktivet för åtgärdsplaneringen anger att åtgärderna i länsplanen ska:

- inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter.
- vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till begränsad klimatpåvekan och bidra till optimal användning av transportsystemet

Vidare anges att den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av transportsystemet och att kvinnors, mäns och barns olika resmönster ska beaktas vid val av åtgärder.

Vid upprättandet av länsplanerna ska länsplaneupprättarna beakta de prioriterade åtgärder som regeringen pekat ut i direktivet. Åtgärder som har betydelse för Västmanlands län är t ex:

- åtgärder för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader inom befintlig infrastruktur, t ex trimnings- och trafiksäkerhetsåtgärder som mittseparering av vägar, ITS-åtgärder (Intelligent Transportsystem) åtgärder som tillgodoser oskyddade trafikanters förutsättningar och behov
- åtgärder som förenar flera syften, t ex gynnar både gods- och persontransporter
- åtgärder för att möta gruvnäringarnas behov, bl. a i Bergslagen
- Godsstråket genom Bergslagen och sträckan Hallsberg-Degerön
- Mälarbanan, delen Barkarby-Tomtebodan

I direktivet anges också att regeringen ser behov av att åtgärda brister i infrastrukturen för cykling och att länsplanerna ska innehålla en redovisning av hur mycket medel som satsas på cykelåtgärder, t ex cykelvägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar.

1.2.2 Storregionalt samarbete

En annan viktig planeringsförutsättning vid framtagandet av länsplanen är det storregionala samarbete som Västmanland är en del av. Samarbetet avser infrastruktur- och transportfrågor och sker inom ramen för ”En Bättre Sits”. Arbetet samordnas av Mälardalsrådet, som är en samverkansorganisation för kommuner och landsting i Stockholm-Mälardalsregionen.

Inom ramen för En Bättre Sits presenterade fem Mälardalslän i december 2007 för regeringen en gemensam syn på och prioritering av hur infrastrukturen i regionen bör utvecklas. Därefter tog Mälardalslänerna och Gotland, inför planeringsomgången 2010-2021, fram en gemensam regional systemanalys 2008.

Samverkan har successivt fördjupats och omfattar numera samtliga länsplaneupprättare och regionala kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Södermanlands, Östergötlands och Gotlands län (östra Mellansverige). Den regionala systemanalysen från 2008 kompletterades under hösten 2012 med ett PM ”Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014-2025”. PM:et är en kortfattad aktuell beskrivning av behovet av infrastrukturåtgärder, inklusive prioriterade åtgärder i Östergötland. Under 2013 kommer ett bredare politiskt förankringsarbete att påbörjas i de sju länen som underlag för en större revidering av systemanalysen från 2008.

1.2.3 Fyrstegsprincipen

I direktivet för åtgärdsplaneringen anges att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet.

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 1.2.1 nedan.

Fyrstegsprincipen

1. Tänk om

Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt

t ex telefonmöte istället för resa, tågresor istället för ensam i bil, godstransport till sjöss istället för med lastbil

2. Optimera

Åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen

t ex samordning av transporter, kollektivtrafikanpassning av en väg, avgränsning av cykelväg eller hållplats på befintlig väg

3. Bygg om

Åtgärder som innebär begränsade ombyggnadsåtgärder

t ex ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg

4. Bygg nytt

Åtgärder som innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

T ex byggande av väg i ny korridor

Bild 1.2.1 Övergripande bild över fyrstegsprincipens fyra steg.
Källa: Trafikverket

1.2.4 Nytt planeringssystem

Den 1 januari 2013 trädde ett nytt planeringssystem för fysisk och ekonomisk planering av statlig infrastruktur i kraft. Syftet med det nya planeringssystemet är att få effektivare och mer flexibla planeringsprocesser och en tydligare koppling mellan den långsiktiga planeringen av transportsystemet som sker på tolv års sikt och den ekonomiska planeringen som styrs av årliga budgetbeslut för år 1 med indikativa ramar för följande år 2-3.

Den fysiska planeringsprocessen ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. I en åtgärdsvalsstudie tittar berörda aktörer och intressenter förutsättningslöst på ett problem eller en brist i transportsystemet och lösningar inom fyrstegsprincipens alla fyra steg identifieras. Åtgärdsvalsstudier kan därmed sägas vara ett verktyg för att tillämpa fyrstegsprincipen. I de fall fysiska åtgärder som kräver väg- eller järnvägsplan ska genomföras, tas planen fram i en sammanhållen process, istället för som tidigare i flera olika skeden (förstudie, utredning, plan).

Det nya planeringssystemet ställer högre krav på samråd och regionala och lokala aktörers medverkan, samtidigt som långa ställtider mellan olika skeden kan undvikas.

Det nya planeringssystemet med avseende på den ekonomiska planeringen berör främst stora investeringsåtgärder i den nationella infrastrukturplanen. Trafikverket ska, inför årliga beslut kopplat till statens budgetprocess, till regeringen redovisa vilka stora infrastrukturåtgärder som kan byggstarta under de kommande 1-3 åren och vilka infrastrukturåtgärder som bör projekteras för att kunna byggstarta enligt planens år 4-6. De åtgärder som ligger inom den nationella planens år 7-12 är åtgärder som ligger tidigt i den fysiska planeringsprocessen samt åtgärder som identifierats som brister och där den fysiska planeringen ännu inte påbörjats.

Genom regeringens årliga beslut om den nationella planens framdrift ökar flexibiliteten vid genomförandet av den nationella planen. Årliga omprioriteringar kan ske dels utifrån att åtgärder försenats av olika anledningar, dels utifrån att nya brister och behov med högre prioritet identifierats efter den nationella planens fastställande.

1.3 Hur förslaget till länsplan tagits fram

Utgångspunkten vid framtagandet av länsplanen har varit de planeringsförutsättningar och övriga förutsättningar som redovisas i förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur.

Under våren 2012 genomfördes i samarbete med Trafikverket region Öst möten med länets kommuner för att fånga in kommunernas bild av behov och brister i det nationella och regionala transportsystemet. Sammanställningen av kommunernas synpunkter har varit ytterligare en grund för länets prioriterade åtgärder dels i den nationella planen dels i länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Uppföljande möten med kommunerna genomfördes under vintern/våren 2013 och Länsstyrelsen bjöd också in kommunerna, landstinget/kollektivtrafikmyndigheten, näringsliv och intresseorganisationer att skriftligt redovisa behov och brister i transportsystemet, som en del i framtagandet av länsplanen. Inkomna behov och brister redovisas i bilaga 2 till länsplanen.

Kontinuerliga möten genomfördes med Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland. Information om det löpande arbetet med länsplanen gavs via möten med Västmanlands Kommuner och Landsting (VKL), på möten med länets politiker på kommunal, regional och riksdagsnivå (Samordning för utveckling av Västmanlands län, SUV) samt på infrastruktur dagar som anordnas av Länsstyrelsen 1-2 gånger per år.

Länsstyrelsen deltog också i möten om åtgärdsplaneringen som Trafikverket region Öst anordnade, samt i regionala och nationella hearingar med anledning av åtgärdsplaneringen. Det storregionala samarbetet genomfördes inom ramen för samarbetet En Bättre Sits, där också Trafikverkets region Stockholm och region Öst deltog. Utöver detta genomfördes möten med planupprättarna i Dalarna och Gävleborg. Underlag för prioriteringar och val av åtgärder för det regionala vägnätet togs fram i samarbete med Trafikverket region Öst och i samarbete med länets kollektivtrafikmyndighet.

I samband med arbetet med den regionala länsplanen genomfördes en miljöbedömning som underlag för att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning för planen. Avgränsningssamråd genomfördes och synpunkterna togs tillvara i den fortsatta miljöbedömningsprocessen och i arbetet med den regionala planen.

Efter genomförd remiss redovisades slutsatserna av inkomna remissynpunkter för länets politiker på kommunal, regional och riksdagsnivå vid möte inom ramen för SUV, hösten 2013. Remissynpunkter arbetades in i länsplanen i enlighet med den samrådsredogörelse som sammanställdes efter genomförd remiss. Länsplanen kompletterades med inkomna brister och behov enligt bilaga 2, medel har avsatts till enskilda vägar i samma storleksordning som i planen för 2010-2021, miljökonsekvensbeskrivningen har strukturerats om och förtydligats och därutöver har ett antal smärre detalj justerats i länsplanen.

Länsplanen skickades till regeringen den 11 december 2013. Regeringen beslutade den 3 april 2014 att länets planeringsram skulle vara 799 mkr. Trafikverket beslutade den 27 april 2014 om justeringar av de regionala ramarna på grund av över- eller underförbrukning under åren 2010-2013. Länets ram justerades därmed till 815 mkr (2013 års prisnivå). Den ökade ramen har fördelats procentuellt mellan och inom åtgärdsområden enligt samma fördelning som det ursprungliga förslaget.

Redovisning av justering av den regionala planen redovisades för länets politiker vid möte inom ramen för SUV i april 2014.

2 Mål och strategier

Nationella, storregionala och regionala mål är ett av flera underlag som ligger till grund för den regionala infrastrukturplanens inriktning och prioritering. I detta kapitel redovisas de mål och strategier som påverkar infrastrukturplanen i Västmanlands län.

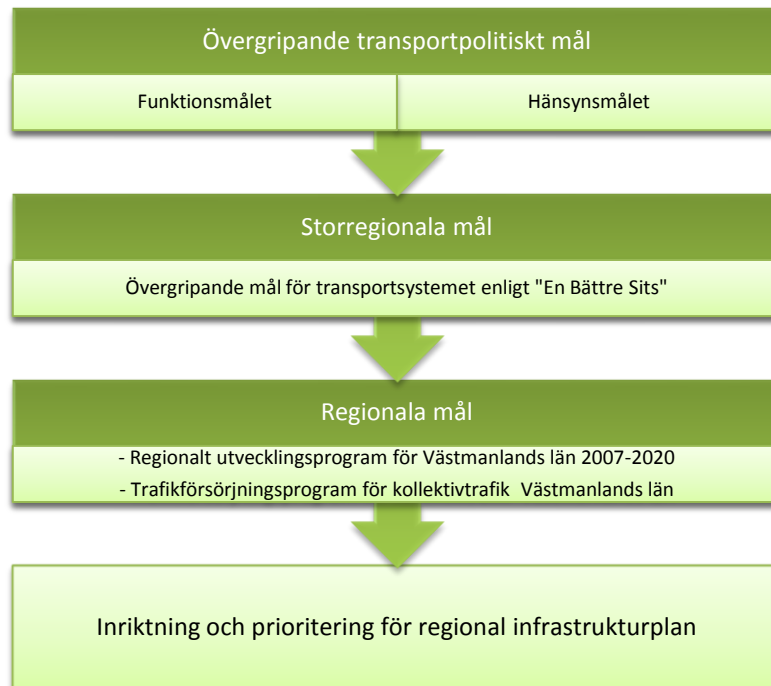


Bild 2.1 Översikt över mål och strategier som ligger till grund för den regionala länstransportplanen.

2.1 Nationella mål och strategier

De transportpolitiska målen inklusive miljökvalitetsmålen är utgångspunkter för utvecklingen av det nationella och regionala transportsystemet.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är indelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet beskriver tillgängligheten till transportsystemet och hänsynsmålet beskriver transportsystemet utifrån säkerhets-, miljö- respektive hälsoaspekt. De viktigaste prioriteringarna för funktionsmålet och hänsynsmålet är utpekade via målpreciseringar, vilket kan sägas vara strategier för att uppnå respektive mål. Målen och preciseringarna framgår av tabellen enligt bild 2.1.1.

Övergripande transportpolitiskt mål <i>Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.</i>	
Funktionsmål Tillgänglighet <i>Transportsystemets utformning, funktion och tillämpning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.</i> <i>Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.</i>	Hänsynsmål Säkerhet, miljö och hälsa <i>Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.</i>
Precisering av funktionsmålet	Precisering av hänsynsmålet
Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande. Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet "Begränsad miljöpåverkan" 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. Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Bild 2.1.1 Det övergripande transportpolitiska målet och dess preciseringar.

2.2 Storregionala mål och strategier

Inom ramen för En Bättre Sits har politiker från alla riksdagspartier i sju län enats om övergripande mål för transportsystemet i östra Mellansverige.

De övergripande storregionala målen framgår av tabellen enligt bild 2.2.1. Målen fokuserar främst på tillgänglighet och har preciserats inom områdena internationell konkurrenskraft, hållbarhet, regional utveckling och effektivitet.

Övergripande storregionala mål för transportsystemet
Målet är att skapa ett transportsystem...
... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i östra Mellansverige
... där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
... där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
... där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Bild 2.2.1 Övergripande mål för transportsystemet inom ramen för ”En Bättre Sits”.

Den regionala systemanalysen för Stockholm-Mälarenregionen och Gotland som togs fram 2008 och det kompletterande PM som tagits fram under 2012 beskriver de utmaningar som transportsystemet i Stockholm-Mälarenregionen står inför under de närmaste decennierna. Dessa kan sammanfattas med orden klimat, konkurrensförmåga, kapacitet och kostnader. I systemanalysen redovisas strategier för att möta utmaningarna och utveckla:

- ett klimatneutralt transportsystem där åtgärderna i transportsystemet ses ur ett samlat regionalt och nationellt perspektiv, spårinfrastrukturen byggs ut kraftigt för att klara regionförstoring, sammanhållning, klimat och kapacitet samt där en utvecklad sjöfart kompletterar och avlastar väg- och spårssystem
- en effektiv regional och nationell struktur med snabba förbindelser, effektiva och attraktiva knutpunkter för kollektivtrafiken samt tillgänglighet till noder och större godsstråk
- konkurrensförmågan genom god tillgänglighet till Arlanda och infrastruktur för utvecklade storregionala logistiklösningar
- en sammanhållen kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen med starkt kollektivtrafik i de större stråken, bättre trafik i glesare områden och ett sammanhängande kapacitetsstarkt huvudvägnät av god kvalitet

- ökad kostnadseffektivitet genom tillämpning av fyrstegsprincipen och bättre samverkan i planeringen
- goda möjligheter för alla trafikantgrupper genom en helhetssyn på resan och transporten samt tillvaratagande av ny kunskap

2.3 Regionala mål och strategier

De regionala målen utgörs av målen inom ramen för det regionala utvecklingsprogrammet för Västmanlands län 2007-2020 (RUP) och trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik i Västmanlands län. En regional cykelstrategi för Västmanlands län är under framtagande 2013.

Det pågår ett arbete för att utveckla det regionala utvecklingsprogrammet. Arbetet sker i samverkan mellan Länsstyrelsen, Landstinget och Västmanlands Kommuner och landsting (VKL). Inom ramen för detta arbete har delrapporter avseende fysisk planering, arbetsmarknad och kompetensförsörjning samt infrastruktur och kommunikationer tagits fram. Delrapporterna har varit viktiga kompletterande underlag till det regionala utvecklingsprogrammet, vid framtagandet av den regionala infrastrukturplanen.

Det regionala utvecklingsprogrammet arbetades fram 2006/2007 och beslutades av Länsstyrelsens styrelse hösten 2007. Länets RUP innehåller mål, strategier och handlingsinriktningar för sex olika insatsområden varav ”ett effektivt transportsystem” utgör ett. Det övergripande målet för det regionala transportsystemet är ett effektivt transportsystem som bidrar till en långsiktigt hållbar regional utveckling. Tre strategier har formulerats för att nå det övergripande målet. Strategierna har sedan i sin tur brutits ned i ett antal handlingsinriktningar. Det övergripande målet, strategierna och handlingsinriktningarna framgår av tabellerna enligt bild 2.3.1 och 2.3.2.

Regionala mål för transportsystemet	
Regionalt Utvecklingsprogram Västmanlands län 2007-2020	Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik Västmanlands län
Ett effektivt transportsystem som bidrar till en långsiktigt hållbar regional utveckling	- Tillgänglighet för en väl fungerande arbetsmarknad
- Stöd och utveckla flerkärnighet i östra Mellansverige	- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Ett integrerat godstransportsystem	- Långsiktigt hållbart resande
- Ett säkert och tillgängligt vägtransport-system	- Säker resa
	- Enkel och attraktiv resa

Bild 2.3.1 Övergripande regionala mål för Västmanlands län.

Strategi Regionala utvecklingsprogrammet	Handlingsinriktning Regionala utvecklingsprogrammet	Aktiviteter i Trafikförsörjningsprogrammet
Stöd och utveckla flerkärnighet i Östra Mellansverige	Utveckla och integrera kollektivtrafiksystemet i Östra Mellansverige	- Höja stombussshållplatsernas standard. - I samverkan med kommuner, Trafikverket och kollektivtrafikbranschen ska myndigheten verka för att den byggda miljön, linjetrafik och informationssystem anpassas till funktionsnedsatta - Samtliga hållplatser ska anpassas till den standard som Trafikverket föreskriver och i enlighet med VL:s Hållplatshandbok.
	Enhetlig taxa och biljettsystem	
	Nytt dubbelspår genom Stockholm	
	Förläng nya dubbelspåret genom Stockholm och bygg ut till dubbelspår på övriga delar av Mälärbanan	
	Förbättra järnvägarnas kapacitet	
	Förbättra underhållet av järnvägen	
Ett integrerat transport-system	Satsa på Mälarsjöfarten	
	Utveckla kombitrafik	
	Ta tillvara Västmanlands strategiska läge	
Ett säkert och tillgängligt vägtransportsystem	Utveckla det nationella vägnätet	- Minska restidskvoten genom att verka för förbättrad framkomlighet i viktiga kollektivtrafikstråk - I samverkan med Trafikverket och kommunerna arbeta för nollvisionen, som innebär att ingen ska dö i trafiken. I samband med detta även uppmärksamma hastighetens betydelse genom att initiera projekt med variabla hastighetsgränser, som sänkt hastighet under delar av dygnet, t ex vid resecentrum, större arbetsplatser och skolor.
	Satsa på mötesfria vägar	
	Förstärk drift och underhåll på länets allmänna vägnät	
	Minska vägtrafikens miljöpåverkan	Arbeta för att kollektivtrafiken ska vara ett prisvärt alternativ till bilen.
		- I samverkan med Trafikverket, kommuner, polis, lokala BRÅ med flera verka för att vägen till och från hållplatser och resecentra förbättras ur ett trygghetsperspektiv - I samverkan med Trafikverket och kommunerna verka för att både vuxna och barns specifika förutsättningar och behov beaktas vid planering av den fysiska utformningen av hållplatser, resecentra, gångtunnlar och gångvägar

Bild 2.3.2 Handlingsinriktningar och aktiviteter där den regionala infrastrukturplanen kan bidra till det Regionala Utvecklingsprogrammets och Trafikförsörjningsprogrammets måluppfyllelse.

Trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik i Västmanlands län togs fram och beslutades av Kollektivtrafikmyndigheten under 2012. I programmet anges fem övergripande mål för kollektivtrafiken i Västmanland. Målen är nedbrutna i ett antal delmål. Strategier har tagits fram, där aktiviteter för att nå delmålen beskrivs. De övergripande målen framgår av tabellen enligt bild 2.3.1.

Av tabellen enligt bild 2.3.2 framgår den regionala utvecklingsplanens strategier och handlingsinriktningar kompletterat med de aktiviteter enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet där den regionala infrastrukturplanen kan bidra till aktiviteternas genomförande. Det regionala utvecklingsprogrammet saknar en uttalad handlingsinriktning för utformning av transportsystemet ur trygghetsaspekt och utifrån barns förutsättningar och behov. Dessa aspekter kommer att beaktas i den regionala cykelstrategi som Länsstyrelsen håller på att ta fram i samarbete med Trafikverket och länets aktörer.

3 Strategisk inriktning och prioritering

Med utgångspunkt i nationella, storregionala och regionala mål, Västmanlands förutsättningar enligt kapitel åtta och transportsystemets funktion, brister och behov enligt kapitel nio har inriktningen för den regionala infrastrukturplanen formulerats.

Inriktningen för Västmanlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 är att:

- slutföra den särskilda satsningen på säkra och framkomliga vägar
- utveckla satsning på infrastruktur för kollektivtrafik
- utveckla satsning på gång- och cykelåtgärder
- utveckla satsning på trafikslagsövergripande transportsystem

3.1 Satsning på säkra och framkomliga vägar

Västmanlands län har sedan planomgången 2004-2015 systematiskt arbetat med att säkra regionala stråk för arbetspendling och godstransporter med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet. Utpekade stråk har etappindelats och prioriterats för genomförande. Satsningen påbörjades i planen för perioden 2004-2015 och intensifierades i planen för perioden 2010-2021. Under planperioden 2014-2025 avslutas den särskilda satsningen på utbyggnad av mötesfria vägar. Därefter kommer byggande av mötesfria vägar att vara en naturlig del av planen i takt med trafikutvecklingen och utvecklingen av länets transportsystem.

I länet har identifierats ett antal viktiga regionala stråk för arbetspendling och näringslivets godstransporter som bör bli föremål för utbyggnad till mötesfria vägar under planperioden. De utpekade stråk som omfattas av Västmanlands länsplan för regional transportinfrastruktur är:

- Riksväg 66 Västerås-Fagersta-Ludvika
- Riksväg 68 Örebro-Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta-Gävle
- Länsväg 250 Kungsör-Köping-Kolsva-Fagersta
- Länsväg 252 (väg 56)-Kolbäck-Hallstahammar-Surahammar-Ramnäs
- Länsväg 233 (Örebro)-Skinnskatteberg-Ramnäs

Satsning på säkra och framkomliga vägar avser inte bara utbyggnad av stråk för mötesfria vägar, utan också till exempel förbättrad säkerhet i korsningar, utveckling av stråk med jämn hastighet och åtgärder inom ramen statlig medfinansiering av kollektivtrafik, kommunalt vägnät samt enskilda vägar.

3.2 Satsning på infrastruktur för kollektivtrafik

En väl utvecklad kollektivtrafik på väg och järnväg är avgörande för Västmanlands möjligheter att vara en del av en större arbetsmarknadsregion, ta del av ett större studieutbud, erhålla en positiv befolkningsutveckling samt attrahera kompetent och välutbildad arbetskraft.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland har genom sitt trafikförsörjningsprogram och ”Utbud 2020” stakat ut en inriktning och ambition för kollektivtrafiksystemet i länet, både med avseende på kollektivtrafiken på väg och på järnväg. Avsiktsförklaringen avseende Trafikplan 2017 som skrivits under av kollektivtrafikmyndigheterna inom ramen för ”En Bättre Sitts” anger också en inriktning för det storregionala järnvägssystemet i östra Mellansverige. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet har ett antal aktiviteter identifierats där den regionala infrastrukturplanen kan bidra till aktiviteternas genomförande.

3.3 Satsning på gång- och cykelåtgärder

Det pågår ett arbete med att ta fram en regional cykelstrategi och en utbyggnadsplan för cykelåtgärder längs utpekade viktiga stråk för gång- och cykel i länet. Andelen korta resor med gång- och cykel och möjligheten att kombinera gång- och cykel med kollektivtrafik bör öka. För att cykeln ska bli ett attraktivt alternativ till bilen för de korta resorna behövs inte bara cykelvägarna. Attitydpåverkande åtgärder och åtgärder för att göra det lätt att använda cykelvägarna är också viktiga för att andelen cykelresor ska öka.

För att få fungerande cykelvägnät utan felande länkar bör utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet i anslutning till tätorter ske i samarbete med kommunernas arbete med de kommunala cykelvägnäten. Utbyggnaden av mötesfria vägar, där utbyggnad av cykelvägar prioriterats ned, har gjort att det finns behov av åtgärder längs delar av de mötesfria vägarna för att knyta ihop viktiga målpunkter för oskyddade trafikanter.

3.4 Satsning på trafikslagsövergripande transportsystem

Västmanlands strategiska läge i östra Mellansverige med närhet till Stockholm och med tillgång till alla fyra trafikslagen skapar goda förutsättningar för trafikslagsövergripande lösningar. Inte minst är utbyggnaden av Södertälje sluss/kanal och breddningen av farleden avgörande för en utvecklad och väl fungerande Mälarsjöfart.

Den regionala planen ska främst bidra till att möjliggöra trafikslagsövergripande transportlösningar genom investeringar i smärre åtgärder eller genom samfinansiering av åtgärder i den nationella planen för att utveckla länets anslutningar mellan väg och järnväg eller mellan väg, järnväg och hamn.

4 Åtgärdsplan

I detta kapitel presenteras åtgärdsplanen och dess genomförande. Kapitlet avslutas med en utblick 2030 för att visa på några för länet viktiga infrastrukturåtgärder där utredningar och projektering behöver påbörjas under perioden 2014-2025 för att finnas på plats till 2030.

4.1 Ekonomisk plan 2014-2025

Sambandet mellan länsplanens utpekade satsningsområden enligt kapitel 3 och den ekonomiska planens åtgärdsområden framgår av tabellen enligt bild 4.1.1. Ett kryss innebär att åtgärder inom åtgärdsområdet bidrar till genomförande av satsningsområdet. Aktuella investeringsåtgärder och övriga åtgärdsområden beskrivs kortfattat i kapitel 4.2.

Satsningsområde Åtgärdsområde	Säkra och framkomliga vägar	Infrastruktur för kollektivtrafik	Gång- och cykelåtgärder	Trafikslagsövergripande transportsystem
Namnsatta åtgärder (varje åtgärd >25 mkr)	X			X
Trimningsåtgärder (varje åtgärd < 25 mkr)				
Åtgärder för ökad säkerhet	X			
Åtgärder för att möjliggöra utökad och effektiv kollektivtrafik		X		X
Åtgärder för att möjliggöra ökad och säker cykling			X	X
Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet	X	X		X
Statlig medfinansiering, mindre objekt				
Kollektivtrafik	X	X	X	
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder kommunalt vägnät	X		X	X
Enskilda vägar	X			
Medel för genomförande av åtgärdsval och utredningar	X	X	X	X

Bild 4.1.1 Samband mellan länsplanens satsningsområden och den ekonomiska planens åtgärdsområden.

Regionala infrastrukturplanen Västmanlands län 2014-2025													
Åtgärder	Total kostnad 2014-25 Mkr	Kostnad 2014-25 Mkr	År 1-3			År 4-6			År 7-12			Anmärkning	
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2021	2022-2023	2024-2025		
Namnsatta åtgärder > 25 mkr													
v 252 Hallstahammar-Surahammar, MLV	256	251	25,6	60	65	63,3	36,5	1					Medfinansiering
Södertälje sluss/kanal och Mälarfleden	1 450	46	12			6,5	27,5						
År 7-12, namnsatta brister, föremål för åtgärdsval	275	232,6						19	68,6	57	88		
rv 68 Sundet-Björkvik													
rv 68 Björkvik-Oti													
v 252 Sörstafors-Hallstahammar													
v 250 Köping-Kolsva													
v 250 Köping-Kungsör													
Total kostnad, namnsatta åtgärder > 25 Mkr		530	37,6	60	65	69,8	64	20	68,6	57	88		
Trimningsåtgärder < 25 Mkr													
Åtgärder för ökad säkerhet		36		X				X		X	X		
Åtgärder för att möjliggöra ökad och effektiv kollektivtrafik		58,2	X	X	X			X	X	X	X		
Åtgärder för att möjliggöra ökad och säker cykling		36		X				X	X	X	X		Medfinansiering
Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet		41	X					X	X	X	X		
Total kostnad, trimningsåtgärder < 25 Mkr		171,2	12	3,3	3,6	1,5	0,4	29,4	46	55	20		
Statlig medfinansiering, mindre objekt													
Kollektivtrafik	120	60	X	X			X	X	X	X	X		
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, kommunalt vägnät	50	25	X		X		X	X	X	X	X		
Enskilda vägar	10	5							X	X	X		
Total kostnad statlig medfinansiering		90	13	3	2	1	1	16	16	17	21		
Medel för genomförande av åtgärdsval och utredningar													
Rv 69 Fagersta-Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik													
Länsväg 233 Ramnäs-Skinnskatteberg													
Översyn länsvägar för jämn hastighet, 80 km/h													
Ökad och effektiv kollektivtrafik													
Ökad och säker cykling													
Förbättrad kapacitet och kvalitet													
Trafikslagsövergripande transportsystem													
Åtgärdsvalsstudier initierade av nya förutsättningar													
Medfinansiering åtgärdsval i nationellt väg- och järnvägsnät													
Total kostnad för åtgärdsval och utredningar		24,5	2	2	2,5	2	2	2	4	4	4		
Summa		815,7	64,6	68,3	73,1	74,3	67,4	67,4	135	133	133		

Bild 4.1.2 Fördelning av den ekonomiska ramen över planperioden 2014-2025.

Åtgärdsplanen med tillhörande åtgärdsområden och fördelning av den ekonomiska ramen framgår av bild 4.1.2. Den ekonomiska ramen för Västmanlands infrastrukturplan är 815 mkr (2013 års prisnivå) för hela planperioden 2014-2025.

Planeringsramens procentuella fördelning mellan namnsatta åtgärder och övriga åtgärder framgår av bild 4.1.3.

Namnsatta åtgärder innebär att varje enskilt objekt har en kostnad på minst 25 mkr. Under planperioden avsätts 530 mkr till namnsatta åtgärder, vilket motsvarar 65 procent av den ekonomiska ramen för planperioden. För de åtgärder i åtgärdsplanen där planeringsprocessen ännu inte påbörjats ska förenklade åtgärdsvalsstudier genomföras för att skapa samsyn om stråkens regionala och storregionala funktion med avseende på arbetspendling och näringslivets transporter och som underlag för slutgiltigt val av åtgärd. Ramen för namnsatta åtgärder räcker inte till alla de åtgärder som anges under år 7-12 enligt åtgärdsplanen.

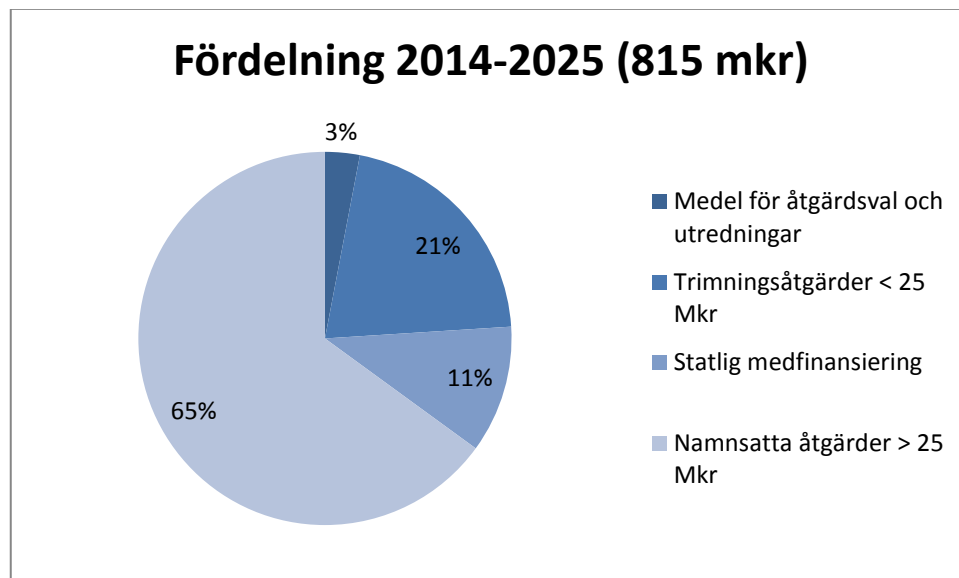


Bild 4.1.3 Planeringsramens fördelning under perioden 2014-2025.

Trimningsåtgärder avser åtgärder där varje enskild åtgärd har en kostnad som understiger 25 mkr.

171 mkr avsätts till trimningsåtgärder, vilket motsvarar 21 procent av den ekonomiska ramen för planperioden. I planen avsätts 90 mkr (11 procent av ramen) till statlig medfinansiering, varav 60 mkr ska användas till statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar, 25 mkr till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet och 5 mkr till enskilda vägar. Totalt avsätts 24,5 mkr (3 procent av ramen) till åtgärdsvalsstudier och utredningar under planperioden. I åtgärdsplanen anges exempel på några stråk och

områden inom vilka åtgärdsvalsstudier kan komma att krävas. De ligger inte i prioritetsordning.

Fördelningen av ramen för trimningsåtgärder mellan olika åtgärdsområden framgår av bild 4.1.4.

58 mkr (34 procent av ramen för trimningsåtgärder) avsätts till åtgärder för att möjliggöra en utökad och effektiv kollektivtrafik. 36 mkr (21 procent av ramen för trimningsåtgärder) avsätts till gång- och cykelåtgärder på det regionala vägnätet. Medel för gång- och cykelåtgärder på det kommunala vägnätet avsätts inom ramen för statlig medfinansiering.

36 mkr (21 procent av ramen) avsätts till åtgärder för ökad säkerhet. Till åtgärder som ska leda till förbättrad kapacitet och kvalitet avsätts 41 mkr, motsvarande 24 procent av ramen för trimningsåtgärder.

Medel för projektering, projektledning m m, så kallat produktionsstöd, ingår i kostnaden för respektive namnsatt åtgärd. För trimningsåtgärder ingår produktionsstödet i potten för respektive åtgärdsområde.

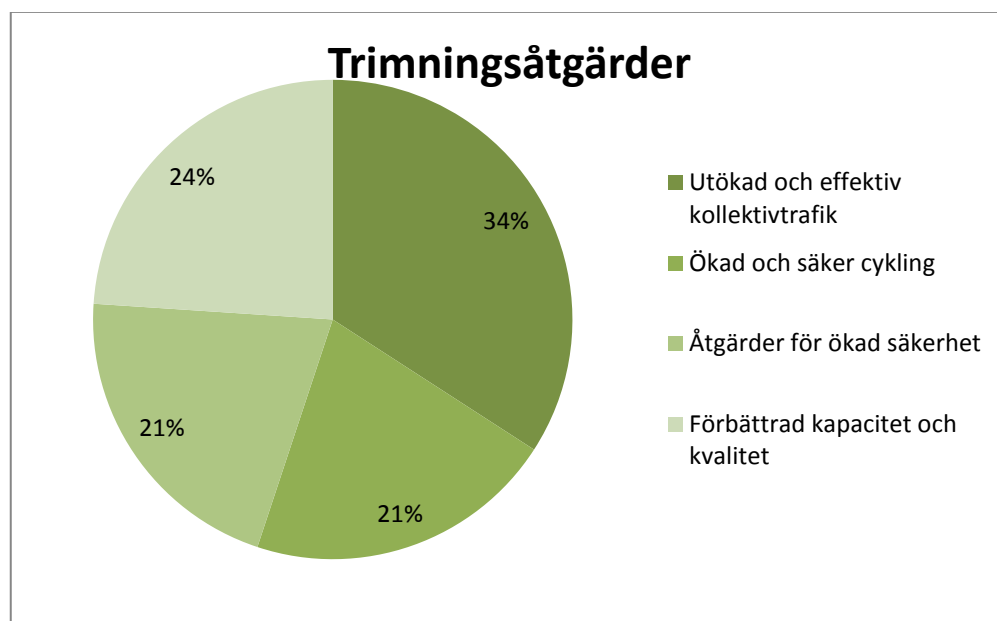


Bild 4.1.4 Fördelning av ramen för trimningsåtgärder mellan åtgärdsområden.

4.2 Åtgärdsområden

4.2.1 Namnsatta åtgärder

Alla planens namnsatta åtgärder avser åtgärder längs länets utpekade stråk för arbetspendling och näringslivets transporter.

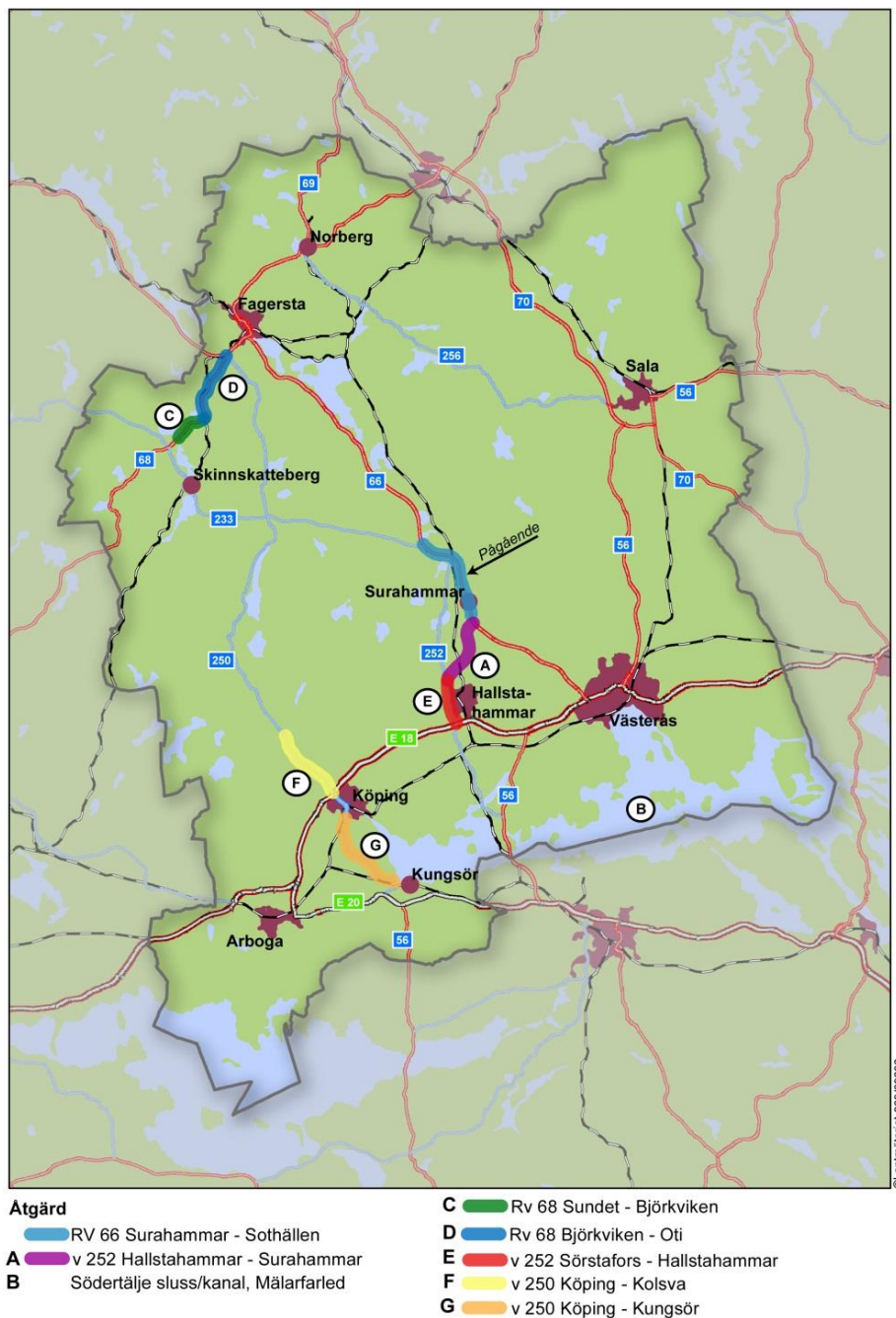


Bild 4.2.1 Översiktskarta med åtgärdsplanens namngivna objekt.

För de namnsatta åtgärder som ligger inom år 7-12 i den regionala transportinfrastrukturplanen har fysisk planering ännu inte påbörjats. Det innebär enligt det nya planeringssystemet för fysisk planering att en åtgärdsvalsstudie ska genomföras för varje objekt där åtgärder ska prövas i enlighet med fristegsprincipen. Det innebär i sin tur att det inte säkert går att utgå från vilken typ av åtgärd som kommer att genomföras för att avhjälpa de brister och behov som idag identifierats i transportsystemet. Vid upprättandet av planen har ändå utgångspunkten varit att ombyggnad till mötesfri väg ska ske på de vägar som pekats ut som viktiga regionala stråk för arbetspendling och näringslivets transporter. De samlade effektbedömningarna (SEB) för de namnsatta åtgärder som ingår i planen enligt nedan finns tillgängliga på länsstyrelsens hemsida.

A. *Länsväg 252, Hallstahammar-Surahammar*

Befintlig väg 252 mellan Hallstahammar och Surahammar går på en grusås och passerar två skyddsområden för vattentäkter. Vägen är ca 16 km lång och går genom bebyggelse med bostäder i direkt anslutning till vägen. Standarden är låg med en hastighet som varierar mellan 50 och 70 km/h. Den nya vägen kommer att vara 10 km lång och gå i ny sträckning norr om Hallstahammar och ansluta till riksväg 66 söder om Surahammar. Vägen byggs ut till mötesfri väg med en hastighet på 100 km/h. Nettonuvärdeskvoten¹ för projektet är beräknad till 0,01.

B. *Samfinansiering Södertälje sluss/kanal och Mälarfartleden*

Länsstyrelsen har som planupprättare slutit avtal med Sjöfartsverket avseende samfinansiering av utbyggnaden av Södertälje sluss och tillhörande farled med 100 mkr. Återstående del av samfinansieringen (46 mkr) ingår i den regionala infrastrukturplanen för 2014-2025.

C. *Rv 68 Sundet-Björkviken*

Sträckan är 3,5 km lång, har låg plan- och profilstandard och en vägbredd på endast sex meter, vilket innebär att vägen har en låg standard både när det gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Utgångspunkten i planen är att vägen ska byggas om till mötesfri landsväg, med en hastighet på 100 km/h, men val av standard avgörs slutligt efter genomfört åtgärdsval. I den samlade effektbedömningen för objektet anges att den ekonomiska utvecklingen som åtgärden kan bidra till på sikt skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling samt att den ekonomiska utvecklingen ger möjligheter att kompensera för de negativa effekterna. Nettonuvärdeskvoten för projektet är beräknad till -0,22.

D. *Rv 68 Björkviken-Oti*

Sträckan är 7,5 km lång och huvuddelen av sträckan är åtta meter bred. På sträckan finns ett stigningsfält på 2 km. Utgångspunkten i planen är att

¹ Nettonuvärdeskvot, NNK, mäter samhällsekonomisk lönsamhet. En negativ NNK (NNK<0) innebär att kostnaderna är större än nyttorna. En positiv NNK (>0) innebär att åtgärden anses lönsam.

vägen ska byggas om till mötesfri väg och hastigheten 100 km/h, men val av standard avgörs slutligt efter genomfört åtgärdsval. I den samlade effektbedömningen för objektet anges att den ekonomiska utvecklingen som åtgärden kan bidra till på sikt skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling samt att den ekonomiska utvecklingen ger möjligheter att kompensera för de negativa effekterna.
Nettonuvärdeskvoten för projektet är beräknad till -0,43.

E. *Länsväg 252, Sörstafors (E18)-Hallstahammar*

Sträckan är 5 km och i huvudsak 7 meter bred. Sträckan förbinder, tillsammans med ny väg 252 mellan Hallstahammar och Surahammar, E18 med riksväg 66. Utgångspunkten i planen är att vägen ska byggas ut till mötesfri väg med hastigheten 100 km/h, men val av standard avgörs slutligt efter genomfört åtgärdsval.
Nettonuvärdeskvoten för projektet är beräknad till 0,86.

F. *Länsväg 250, Köping-Kolsva*

Sträckan är ca 9 km lång och 9 meter bred. Vägen är framförallt viktig för pendling och även för det lokala näringslivet. Vägen kommer att öka i betydelse både med avseende på arbetspendling och på godstransporter när gruvan i Riddarhyttan etableras, då vägen är en del av stråket mellan Köping och Skinnskatteberg. Utgångspunkten i planen är att vägen ska byggas om till mötesfri väg med en hastighet på 100 km/h, men val av standard avgörs slutligt efter genomfört åtgärdsval.
Nettonuvärdeskvoten för projektet är beräknad till 1,37.

G. *Länsväg 250, Kungsör-Köping*

Sträckan är ca 10 km lång och vägens bredd är 13 meter. Vägen är rekommenderad primär väg för farligt gods. Antalet pendlare som bor i Kungsör och arbetar i Köping eller tvärtom är stor. Utgångspunkten i planen är att vägen på sikt ska byggas om till mötesfri väg med en hastighet på 100 km/h, men val av standard avgörs slutligt efter genomfört förenklat åtgärdsval. I avvaktan på en eventuell större ombyggnad kommer smärre åtgärder för ökad säkerhet att genomföras.
Nettonuvärdeskvoten för projektet är beräknad till 0,28.

4.2.2 Trimningsåtgärder

I åtgärdsplanen delas trimningsåtgärderna in i fyra åtgärdsområden enligt nedan.

Åtgärder för ökad säkerhet

Åtgärder inom ramen för ökad säkerhet avser hastighetspåminnande information, varning för gång/cykel eller andra åtgärder inom ramen för ITS (Intelligent transport system), förbättring av sidoområden, utbyggnad av kortare sträckor mötesfri väg m m. Ramen för åtgärder för ökad säkerhet kan också användas för samfinansiering av åtgärder i nationella planen avseende plankorsningsåtgärder, inklusive planskildheter.

Framförallt runt Västerås finns det ett antal vägar som binder ihop Västerås med omgivande tätorter. Trafikflödena är på vissa av vägarna betydande och en översyn av dessa vägar ska genomföras för att identifiera behov och brister. Utbyggnad av mötesfri väg riksväg 66 delen Fagersta-Dalarnas länsgräns ska genomföras i samverkan med Dalarnas län. Regionförbundet i Dalarna har i Dalarnas regionala transportinfrastrukturplan angivit att riksväg 66 mellan Smedjebacken och länsgränsen till Västmanlands län ska byggas om till mötesfri väg någon gång under åren 2022-2025. Medel för utbyggnad av vägen i Västmanlands län finns avsatta inom detta åtgärdsområde, då Västmanlands kostnad för delen Fagersta-Dalarnas länsgräns bedöms understiga 25 mkr.

Åtgärder för att möjliggöra utökad och effektiv kollektivtrafik

Åtgärder inom ramen för utökad och effektiv kollektivtrafik avser hållplatsåtgärder längs utpekade stråk, vändslingor, bytespunkter längs kollektivtrafikstråk inklusive pendlarparkeringar för bil, åtgärder för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, införande av stödsystem i kollektivtrafikfordon på väg som innebär ett effektivare nyttjande av kollektivtrafiken, m m.

Ramen medger samfinansiering av åtgärder i den nationella planen som gynnar den regionala kollektivtrafiken, t ex åtgärder längs Bergslagspendeln och Dalabanan, för att effektivisera trafikeringen längs banan. Andra åtgärder i den nationella planen som kan samfinansieras via den regionala planen är ombyggnader av och på plattformar. Då ramen för den regionala planen för Västmanlands län är snäv, ska dock ombyggnad av och på plattformar företrädesvis finansieras i sin helhet av den nationella planen.

Åtgärder för att möjliggöra ökad och säker cykling

Åtgärder inom ramen för ökad och säker cykling avser åtgärder längs det regionala vägnätet. Exempel på åtgärder är utbyggnad av cykelparkeringar vid bytespunkter för kollektivtrafik, utbyggnad av gång- och cykelvägar för barns säkra skolvägar och för arbetspendling, utbyggnad av cykelvägar längs delar av stråk med mötesfria vägar, vägvisning som överensstämmer med vägvisning på kommunalt cykelvägnät, m m. Ramen kan också användas för samplanering av cykelåtgärder i samband med utbyggnad av mötesfri väg längs det regionala vägnätet.

Vid utbyggnad av cykelvägar i anslutning till tätorter ska utgångspunkten vara att sammanlänka det regionala cykelvägnätet med det kommunala cykelvägnätet. För att få bra helhetslösningar ska utvecklingen av det regionala cykelvägnätet i anslutning till tätorter ske i samarbete med kommunernas arbete med de kommunala cykelvägnäten. Medfinansiering (50-50) ska vara en utgångspunkt vid genomförandet av åtgärder. Medfinansiering innebär större delaktighet och inflytande från berörda aktörer, vilket förutsätts leda till bättre och effektivare lösningar.

Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet

Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet avser t ex. variabla hastighetsskyltar, förbättring av vägkorsningar och åtgärder för jämn hastighets längs stråk (företrädesvis 80 km/h).

Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet avser också smärre kapacitetshöjande åtgärder på järnväg t ex. signalåtgärder för att minska restiden för persontrafik på järnväg samt åtgärder för att utveckla godsnoder som möjliggör överföring av gods mellan olika trafikslag (från väg till järnväg eller från väg och järnväg till sjö). Ramen medger också samfinansiering av åtgärder i nationella planen som syftar till att möjliggöra överföring av gods mellan olika trafikslag.

4.2.3 Statlig medfinansiering

Medel avsätts för statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar, av miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet samt av enskilda vägar.

Exempel på åtgärder inom ramen för kollektivtrafik är bussangöring i anslutning till resecentra, hållplatser och pendlarparkeringar för bil och cykel på det kommunala vägnätet, vägvisning, kollektivtrafikkörfält på kommunalt vägnät m m. Åtgärder i anslutning till spår och perronger ingår i den nationella planen. Den regionala planens medel ska i första hand användas till åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken på väg i anslutning till spår och perronger.

Medel avsätts för statlig medfinansiering av miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet. Exempel på åtgärder är gång- och cykelåtgärder inklusive cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknoder på det kommunala vägnätet, utbyggnad av cykelvägar för arbetspendling och barns säkra skolvägar, vägvisning längs det kommunala vägnätet samt åtgärder för ökad säkerhet på det kommunala vägnätet.

Medel avsätts också för statlig medfinansiering av det enskilda vägnätet, i samma storleksordning som i planen 2010-2021. Medel finns tillgängliga i den senare delen av planperioden. Identifiering och prioritering av behov och brister ska genomföras i början av planperioden.

4.2.4 Medel för genomförande av åtgärdsval och utredningar

Medel för åtgärdsval och utredningar ska användas för att utreda brister och behov i det regionala transportsystemet. De ska också kunna användas för brister och behov inom ramen för den nationella planen, men som är av intresse för länet.

Det finns behov av att starta ett antal åtgärdsvalsstudier, dels för åtgärder inom planeringsperioden 2014-2025, dels för att identifiera åtgärder som krävs för att klara transportsystemets utmaningar bortom 2025. Nedan kommenteras ett antal åtgärder som Västmanland ser behov av inom planperioden. De åtgärder som kan

bli resultatet av åtgärdsvalsstudierna hamnar inom ramen för såväl namnsatta åtgärder som trimningsåtgärder i den regionala eller nationella planen. Åtgärderna presenteras inte i prioritetsordning.

- *Riksväg 69 Fagersta-Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik*
En studie behöver genomföras för att skapa samsyn om stråkets funktion och framtida standard. Studien bör genomföras i samarbete med Dalarnas län.
- *Länsväg 233 Skinnskatteberg-Ramnäs*
På sikt kan anpassningen till nya hastigheter innebära att vägen behöver ses över och åtgärdas om hastigheten inte ska sänkas till 80 km/h. I en förenklad åtgärdsvalsstudie ska vägens funktion och standard bestämmas.
- *Behov av åtgärder för att möta gruvnäringens i Bergslagen behov av transporter vid gruvetablering i Riddarhyttan, Norberg och Fagersta*
En övergripande åtgärdsvalsstudie genomfördes hösten och vintern 2012/2013. I studien identifierades ett antal åtgärder som behöver genomföras för att möta gruvnäringens behov av transporter vid etablering av gruvor i norra Västmanland. Arbetet ska drivas vidare, för att ytterligare öka kunskapen om behov och brister och för att identifiera konkreta infrastrukturåtgärder inom planperioden och framåt.
- *Översyn av vägar för jämn hastighet*
Ett antal länsvägar har hastigheter som varierar mellan 50 och 80 km/h. En översyn av dessa vägar behöver göras för att möjliggöra en jämnare hastighets längs hela stråk
- väg 596 Karmansbo-Skinnskatteberg
- väg 256 Sala-Norberg
- *Planeringsunderlag för åtgärder inom kollektivtrafik och gång- och cykel*
Ett arbete med att peka ut viktiga stråk för gång- och cykel samt identifiera och prioritera viktiga infrastrukturåtgärder längs prioriterade cykelstråk och utpekade kollektivtrafikstråk behöver göras tidigt i planperioden. Detta ska ske i samarbete med Trafikverket, Kollektivtrafikmyndigheten och länets kommuner.

4.3 Genomförande

Planperioden inleds med genomförandet av investeringsprojektet väg 252 mellan Hallstahammar och Surahammar. Detta objekt tar större delen av den tilldelade ramen från och med år 2015 och de närmast följande åren. Under planperiodens första år avsätts medel till åtgärder som gynnar en ökad kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder på det regionala vägnätet som kommit långt i planeringen samt medel för samfinansiering av projekt Södertälje sluss och åtgärder i Mälarfärdleden (nationella planen).

Under de närmaste åren kommer ett arbete att pågå för att prioritera åtgärder inom ramen för de åtgärdsområden trimningsåtgärder delats in i. Ett arbete med att ta fram en regional cykelstrategi med tillhörande cykelplan har påbörjats i ett samarbete mellan Länsstyrelsen, Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten. I det fortsatta arbetet kommer även länets kommuner att involveras. Tilldelade ramar medger att satsningen för utökad kollektivtrafik, ökad och säker cykling samt satsningen för att möjliggöra ett transportslagsövergripande transportsystem kan starta på allvar först 2019.

Åtgärder inom ramen för statlig medfinansiering hanteras av Trafikverket i samarbete med Länsstyrelsen. Inom ramen för statlig medfinansiering behöver arbetsformerna utvecklas. Genom att tillsammans med länets kommuner och Kollektivtrafikmyndigheten arbeta med treårsplaner kan möjligheterna att genomföra statligt medfinansierade miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet öka. Kommunerna kan planera åtgärder och avsätta medel för åtgärder på tre års sikt och med den framförhållning en treårsplan skapar ökar också flexibiliteten om förhållanden ändras så att omprioritering av planerade åtgärder krävs.

Även arbetsformerna för att identifiera behov och brister inom ramen för enskild väghållning behöver utvecklas mellan Trafikverket och Länsstyrelsen, så att en bra behovsbild och en god framförhållning kan erhållas.

Fördelningen mellan åtgärdsområden inom ramen för trimningsåtgärder och statlig medfinansiering kan variera på årsbasis. De ska dock följa fördelningen i åtgärdsplanen sett över hela planperioden. Sett över en fyraårsperiod ska fördelningen följas i stort, där avstämningar sker årligen mellan Länsstyrelsen och Trafikverket. Länsstyrelsen som planupprättare styr inte över hur enskilda fysiska åtgärder planeras och utformas. Vid avstämningarna med Trafikverket kommer Länsstyrelsen dock att följa upp att och på vilket sätt aspekter som jämställdhet och tillgänglighet till transportsystemet för barn och funktionshindrade beaktas vid planeringen och genomförandet av åtgärder inom ramen för den regionala infrastrukturplanen. Avstämningar av planerade åtgärder på tre års sikt genomförs också regelbundet under verksamhetsåret.

4.4 Utblick 2030

Under planperioden 2014-2025 behöver ett antal studier och utredningar påbörjas för att möta behov och utmaningar bortom 2025. För Västmanlands län är framförallt järnvägsåtgärder som bidrar till vidgade arbetsmarknadsregioner och ett ökat studieutbud viktiga åtgärder.

- *Förbättrade förbindelser mellan Västerås-Eskilstuna*
Västerås och Eskilstuna är Västmanlands och Södermanlands två största kommuner med en sammanlagd befolkning på cirka 240 000 personer. Antalet pendlare mellan de två kommunerna har ökat stadigt sedan 2004. Samarbete sker redan idag avseende Mälardalens Högskola som bedriver

verksamhet i båda städerna och med gratis bussförbindelse däremellan för skolans studenter och personal. Förbättrade kommunikationer mellan Västerås och Eskilstuna medför en snabbare utveckling mot en gemensam arbetsmarknad som på sikt kommer att vara integrerad med Stockholms arbetsmarknadsregion.

- *Arosstråket*
En järnvägsförbindelse längs Arosstråket (Örebro/Eskilstuna)-Västerås-Enköping-Uppsala/Arlanda, bidrar till att knyta de storregionala kärnorna Västerås och Uppsala närmare varandra. Genom anslutande system via stråket Sala-Flen-Oxelösund och Mälarbanan, innebär stråket också förbättrade kommunikationer för Eskilstuna och Örebro med Uppsala och Arlanda. En utvecklad förbindelse till Uppsala och Arlanda bidrar till en förstorad arbetsmarknadsregion, ett ökat studieutbud och bättre tillgänglighet till Arlanda, vilket är en viktig förutsättning för en stor del av Västmanlands näringsliv.
- *Fortsatt utbyggnad av dubbelspår kring Mälaren och till Örebro, "Mälarringen"*
Fortsatt utbyggnad av fyra spår till Västerås och utbyggnad av dubbelspår hela vägen runt Mälaren och till Örebro, en "Mälarring", inklusive förbättrade förbindelser mellan Västerås och Eskilstuna, är ytterligare viktiga infrastrukturprojekt som bidrar till en utökad arbetsmarknadsregion och ett ökat studieutbud samt tillgänglighet till en större bostadsmarknad.
- *E20 Eskilstuna-Göteborg*
E20 ingår i EU:s utpekade stomnät för vägar (TEN-T). Utbyggnad av E20 till motorväg mellan Eskilstuna och Arboga, inklusive delen Gräsnäs-Reutersberg, är ett viktigt vägprojekt i länet, men även en fortsatt utbyggnad av E20 till mötesfri väg hela vägen genom Skaraborg ner till Göteborg, i enlighet med samarbetet inom ramen för Nyckelstråket, är av stor vikt för länet och dess näringsliv.
- *Godsstråket genom Bergslagen*
Godsstråket genom Bergslagen ingår i EU:s utpekade stomnät för godstransporter på järnväg (TEN-T) och förväntas utifrån det ha en standard 2030 som innebär säkrare transporter och mindre trafikstörningar. Det är därför av stor vikt att tillräckligt med medel avsätts till banan kontinuerligt fram till 2030 för att tillgodose näringslivets nuvarande och kommande behov av godstransporter.
- *Förbättrad kapacitet längs banan Sala-Västerås-Flen-Oxelösund*
Kapacitetsutnyttjandet kommer enligt Trafikverkets prognoser för godstransporter att vara mycket högt 2030 på delen mellan Sala och Västerås. På sikt kommer banan att behöva förstärkas med mötesspår och planering för detta bör starta i god tid.

5 Samband med nationell plan och omgivande läns regionala planer

5.1 Nationella planen

Färdigställandet av Citybanan och Mälarbanans utbyggnad mellan Tomtebodakallhäll är de viktigaste infrastrukturprojekten i den nationella planen för Västmanlands län. Fungerande arbetspendling mellan Stockholm och länets kommuner längs Mälarbanan är avgörande för att Västmanland ska kunna vara en del av Stockholmsregionens arbetsmarknad, ta del av den förväntade befolkningsökningen i Stockholms län samt försörja Västmanland och dess näringsliv med kompetent och välutbildad arbetskraft. Satsningen i den regionala infrastrukturplanen för en utökad och effektiv kollektivtrafik ska bidra till goda förutsättningar för ökad regional kollektivtrafik då Citybanan står färdig och det storregionala stomnätet för järnväg enligt Trafikplan 2017 sjösätts.

Södertälje sluss och tillhörande farled är ett annat viktigt projekt för länet. Projektet medfinansieras av länet med totalt 190 mkr, varav 100 Mkr från den regionala infrastrukturplanen och återstående 90 mkr från Västerås stad och Köpings kommun. Sjöfarten är ett energieffektivt och miljövänligt alternativ till landtransporter och projektet möjliggör en utvecklad Mälarsjöfart, där gods kan landas centralt i Mälardalen och avlasta väg- och järnvägsnätet närmast Stockholm. I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel inom ramen för trimningsåtgärder för att främst genom samfinansiering av åtgärder i den nationella planen kunna bidra till åtgärder som möjliggör trafikslagsövergripande transportlösningar.

I den regionala planen avsätts en betydande del av den ekonomiska ramen till utbyggnad av säkra och framkomliga vägar. De största flaskhalsarna finns dock på de nationella stråk som passerar genom länet, som E18 och väg 56.

- E18 mellan Köping och Västjädra, väster om Västerås är mötesfri väg (2+1). Trafikflödena varierar mellan drygt 14 000 och 19 000 fordon per dygn. Mellan Hallstahammar och Västjädra närmar sig vägens trafikflöde kapacitetsgränsen för mötesfria vägar. Antalet stopp längs hela sträckan är stora och omledningsvägen genom Köping, Kolbäck och längs lågtrafikerade vägar är på inga sätt anpassade till trafik från europavägen. Det är därför av största vikt att E18 mellan Köping och Västjädra byggs ut till fyrfältighet tidigt i planperioden.
- Väg 56 Råta linjen mellan Norrköping och Gävle är en för länet viktig nationell väg och utpekad godsstråk. Förutom de åtgärder som ingår i den nationella planen för planperioden 2010-2021 är det av stor vikt att starta den fysiska planeringsprocessen längs de sträckor som inte ingått i planen 2010-2021. Det gäller dels sträckan mellan Stora Sundby och Kungsör i Södermanlands och Västmanlands län, dels delsträckor i Gävleborgs län t ex. mellan Hedesunda och Valbo.

Utökad kapacitet längs Godsstråket genom Bergslagen är en viktig förutsättning för länet då gruvor etableras i Riddarhyttan, Norberg och Fagersta. Om banans kapacitet utökas för att möta det ökade behovet för godstransporter mellan landets norra och södra delar, kommer även malmtransporter genererade av gruvorna i östra Bergslagen att rymmas längs stråket. I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten längs riksväg 68, vilken är den väg som förbinder Riddarhyttan med Fagersta och Norberg. Medel för fortsatta åtgärdsvalsstudier samt medel för samfinansiering av åtgärder för trafikslagsövergripande lösningar avsätts också i den regionala planen. Länet ser Bergslagspendeln som förbinder de båda nationella godsstråken Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan som en framtida viktig bana. Den förbinder Bergslagens gruvområden i Dalarna och Västmanland med varandra och kommer att vara viktig dels för arbetspendling dels som länk mellan nationella godsstråk. Bergslagspendeln mellan Ludvika och Fagersta har potential att bidra till högre kapacitet och bättre robusthet för de nationella godstransporterna. Länsstyrelsen vill initiera en åtgärdsvalsstudie för hela Bergslagspendeln mellan Ludvika och Kolbäck. Studien bör genomföras i samarbete med kommunerna längs banan och med planupprättaren i Dalarnas län. I länets regionala infrastrukturplan finns medel avsatta som möjliggör samfinansiering av åtgärder längs Bergslagspendeln.

Tillräcklig kapacitet längs Mälarbanan och Svealandsbanan är avgörande för länets invånare med avseende på arbetspendling. I det fall gruvtransporter sker mellan gruvorna i Dalarnas län och Oxelösunds hamn, är det viktigt att åtgärder vidtas längs Mälarbanan och Svealandsbanan så att tillräcklig kapacitet finns för både gods- och persontransporter längs banorna. Det är också viktigt att tillräckliga åtgärder vidtas för att minimera störningarna genom t ex Arboga och Kungsör då malmtransporterna startar.

5.2 Omgivande läns regionala planer

Riksväg 68 sträcker sig från Örebro via Fagersta, Norberg, Avesta och vidare mot Gävle. En förenklad åtgärdsvalsstudie kommer att genomföras för att identifiera vilka åtgärder som krävs längs riksväg 68 genom länet. Åtgärdsvalsstudien kommer att genomföras i samarbete med planupprättarna i Örebro, Dalarna och Gävleborg för att skapa en gemensam syn om vägens funktion, behov och brister längs hela stråket.

Dalabanan är en viktig bana för arbetspendling mellan bland annat Sala och Uppsala. Planupprättaren i Uppsala län vill genomföra en åtgärdsvalsstudie för att identifiera åtgärder som möjliggör snabba och smidiga resor med tåg mellan Uppsala och Sala. Västmanlands län kommer att delta i en sådan studie när den startar. I Västmanlands regionala plan finns möjlighet att medfinansiera åtgärder längs Dalabanan inom ramen för åtgärder som möjliggör en utökad och effektiv kollektivtrafik.

6 Effektbedömning

Effekten av den regionala infrastrukturplanen bedöms mot nationella och regionala mål samt direktivens planeringsförutsättningar enligt länsplanens kapitel 1.2.

6.1 Samlad effektbedömning

Planens största enskilda objekt, väg 252 mellan Hallstahammar och Surahammar, ligger tidigt i planperioden och tar i anspråk knappt 50 procent av tillgängliga medel för namnsatta åtgärder. Dessutom samfinansierar den regionala planen under planperiodens år 1-5 projektet Södertälje sluss, vilket ingår i den nationella infrastrukturplanen.

Det innebär att medel som syftar till utvecklad kollektivtrafik, ökad och säker cykling samt smärre åtgärder för utveckling av ett trafikslagsövergripande transportsystem i större utsträckning kan avsättas först under planens år 6-12. Under hela planperioden avsätts dock medel kontinuerligt till åtgärdsval och utredningar, varför den första halvan av planperioden till stor del kommer att ägnas åt att inom ramen för planens alla åtgärdsområden ta fram väl genomarbetade planeringsunderlag med fyrstegsprincipen som utgångspunkt.

Åtgärd	Nationella mål		Regionala mål		Miljömål			Andel medel i plan
	Funktions-mål	Hänsyns-mål	Effektivt transport-system	Övergripande mål kollektivtrafik	Klimat	Hälsa	Landskap	
Vägåtgärder	++	+/-	+	+/-	-	+	-	65%
Södertälje sluss	++	+	+	+/-	+	+	+/-	
Åtgärder för ökad säkerhet	+	+	+	+/-	-	+	-	21%
Åtgärder för utökad och effektiv kollektivtrafik	++	+/-	+	++	+/-	+/-	+/-	
Åtgärder för ökad och säker cykling	+	+/-	+/-	+/-	+/-	++	+/-	
Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet	+	+	+	+/-	+	+	+/-	
Kollektivtrafik kommunala vägnätet	+	+/-	+/-	++	+/-	+/-	+/-	11%
TS och miljö kommunala vägnätet	+	+	+	+/-	+/-	+	+/-	
Enskilda vägar	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	?	?	?	?	?	?	?	3%

Bild 6.1.1 Måluppfyllnad av åtgärdsområden i regional länstransportplan 2014-2025.

++: stor positiv påverkan, +: positiv påverkan, +/-: obetydlig påverkan, -: negativ påverkan,

–: stor negativ påverkan, ? : konsekvenserna oklara

Nationella mål

Den samlade bedömningen är att planen bidrar positivt till måluppfyllelsen av de nationella målen. Störst bidrag ger planen till funktionsmålet, medan bidraget till hänsynsmålet är mindre.

Funktionsmålet med avseende på tillgänglighet uppfylls till stor del genom den satsning på kollektivtrafik och cykeltrafik som möjliggörs i pottarna. Samtidigt ökar även tillgängligheten till vägnätet genom en nybyggnadsåtgärd och flera kapacitetshöjande och säkerhetshöjande åtgärder enligt fyrstegsprincipens tredje steg. Vägåtgärderna och de möjligheter utbyggnaden av Södertälje sluss ger, bidrar främst till att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras, den internationella konkurrenskraften stärks samt att tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder förbättras. Möjlighet till utvecklad sjöfart och utbyggnad av noder för överföring av gods mellan olika trafikslag bidrar till ett trafikslagsövergripande transportsystem och möjliggör överflyttning av gods mellan väg och järnväg eller mellan väg, järnväg och sjö.

Åtgärderna för en förbättrad infrastruktur för kollektivtrafik på väg och järnväg ökar möjligheterna till pendling inom och mellan regioner. Genom rätt utformad infrastruktur och tillgänglighet till stödsystem för reseinformation ökar transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Satsningen på gång- och cykelåtgärder ökar möjligheten dels att använda cykel för korta resor, dels att enkelt ta sig till hållplatser och resecentra för att kunna utnyttja kollektivtrafik. Satsningen på gång- och cykelåtgärder bidrar också till barns möjligheter att på ett säkert sätt använda transportsystemet ökar.

Män pendlar i större utsträckning än kvinnor till arbete i andra kommuner än där de bor. De pendlar längre sträckor än vad kvinnor gör och de använder i högre utsträckning bil och tåg. Kvinnor använder i högre utsträckning lokal kollektivtrafik, som buss, alternativt cyklar eller går till arbetet. Kvinnor använder också oftare resan till och från arbetet till omsorgsarbete, som att hämta och lämna barn och att handla. Förbättrade möjligheter till arbets- och studiependling ger tillgång till en större arbetsmarknad än på den egna orten samt ökade möjligheter till studier. Förbättrade pendlingsmöjligheter till länets två funktionella arbetsmarknadsområden samt till närliggande arbetsmarknadsregioner utanför länet ökar möjligheterna att förvärvsarbeta och att arbeta mer tid. Det skulle kunna bidra till att ge kvinnor och män lika villkor i arbetslivet och därmed bidra till att åtgärderna i den regionala planen – som ett resultat av transportpolitiken – medverkar till ett jämställt samhälle.

Hänsynsmålet uppnås inte i samma utsträckning som funktionsmålet, då den ökade kapaciteten på vägnätet bidrar till ökad biltrafik. För att uppnå målet krävs kompletterande åtgärder för att minska bilanvändandet. De säkerhetshöjande åtgärder som planen innebär går dock i linje med hänsynsmålet avseende minskningen av antalet omkomna och allvarligt skadade inom vägtransportområdet.

Regionala mål

Åtgärderna i den regionala planen bidrar på ett positivt sätt till de regionala målen. Den satsning som utmärker sig mest är satsningen på infrastruktur för möjliggörandet av en utökad och effektiv kollektivtrafik. Fungerande infrastruktur för kollektivtrafik på väg och järnväg är avgörande för att uppnå målen kring en flerkärnig storregion med förstörad arbetsmarknad, ett hållbart transportsystem och där regionens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till att göra länen inom östra Mellansverige attraktiva.

Miljömål

Åtgärderna och åtgärdsområdena i den regionala planen syftar till att ta ett bredare grepp och planera efter ”hela-resan-perspektivet”, vilket möjliggör en mer hållbar utveckling med minskade utsläpp, partiklar, buller och markintrång. Samtidigt ges förutsättningar för effektiva transporter, exploatering och hög framkomlighet.

Dock kommer planens åtgärder fortfarande att i viss mån stimulera ett ökat trafikanvändande, och därmed ha svårt att fullt ut bidra till miljömålsuppfyllnaden, som begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö. Påverkan på naturvärden och naturresurser, med miljömål som Levande sjöar och vattendrag samt levande skogar, beror till stor utsträckning på var och hur ny mark exploateras för åtgärder som breddning av väg och ny väg.

6.2 Regeringens prioriterade åtgärder

I kapitel 1.2.1 pekas de av regeringens prioriterade åtgärder ut som är av betydelse för Västmanlands län. Planen avsätter medel trimningsåtgärder i syfte att i större utsträckning genom mindre åtgärder kunna genomföra förbättringsåtgärder och ombyggnader inom befintlig infrastruktur.

Den regionala länsplanen bidrar till att möta gruvnäringen i Bergslagens behov av infrastrukturåtgärder, bland annat genom att påbörja utredning av åtgärder längs riksväg 68 som förbinder Skinnskattebergs kommun med Fagersta och Norbergs kommun. De gruvor som kan komma att återetableras i Västmanland finns i Riddarhyttan (Skinnskatteberg), Norberg och Fagersta. Länsstyrelsen har tillsammans med Trafikverket genomfört en övergripande åtgärdsvalsstudie för transportsystemet i norra Västmanland i syfte att identifiera behov av åtgärder för att möta gruvnäringens behov. Medel från den regionala länsplanen kan medfinansiera fortsatta åtgärdsval och utredningar för att tillsammans med Trafikverket fördjupa och utveckla kunskapen om vilka behov och brister som behöver vara åtgärdade på järnvägsnätet för möjlig gruvetablering runt 2020.

Godsstråket genom Bergslagen är en viktig bana som ingår i TEN-T-nätet för godstrafik på järnväg och som också är ett utpekat nationellt godsstråk. Som en del av EU:s utpekade stomnät förväntas flaskhalsar längs stråket och i stråkets viktiga noder vara åtgärdade till 2030. Åtgärdsvalsstudien för norra Västmanland visar att när Godsstråket genom Bergslagen uppfyller de behov som redan idag

finns med avseende på näringslivets behov av godstransporter längs stråket kommer även de malmtransporter som gruvorna i norra Västmanland kan komma att generera rymmas på banan. Godsstråket genom Bergslagen är en viktig bana för Västmanland, varför möjlighet finns att medfinansiera fortsatta utrednings- och projekteringsåtgärder längs banan i syfte att uppnå en robust bana med tillräcklig kapacitet under planperioden.

Utbyggnad av fyra spår på Mälarbanan mellan Barkarby och Tomtebodavägen är ett mycket viktigt projekt för Västmanlands län. Bättre kapacitet längs Mälarbanan är avgörande för bättre och effektivare pendlingsmöjligheter till Stockholmsområdet och för Västmanlands möjlighet att vara en del av den pågående regionförstoringen och dess utökade arbetsmarknad. Västmanlands regionala länsplan stöttar en utvecklad storregional kollektivtrafik genom att avsätta medel för att möjliggöra en utökad och effektiv kollektivtrafik längs länets utpekade stråk för arbetspendling samt genom att avsätta medel för statlig medfinansiering för kollektivtrafikanläggningar längs det kommunala vägnätet, inklusive anslutande gång- och cykelvägnät och pendlerparkeringar för bil och cykel.

Under planperioden 2014-2025 avsätts ca 47 mkr för gång- och cykelåtgärder längs det statliga och kommunala vägnätet, jämfört med ca 32 mkr under planperioden 2010-2021. Det kommer efter 2025 att finnas ett fortsatt stort behov av åtgärder för ökad gång- och cykel.

7 Miljöbedömning och planens samlade miljöpåverkan

Miljöbedömning är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med att en plan eller ett program tas fram. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Miljöbedömningen dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av analysen av strategiska vägval och alternativa åtgärder. Där beskrivs även de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan. Miljöbedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och ska inte ta upp frågor som lämpligare bedöms senare i planeringsprocessen.

Länsstyrelsen har vid avgränsningen av miljöbedömningen bedömt att den regionala transportinfrastrukturplanen kan medföra betydande miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan
- Påverkan på människors hälsa av luftföroreningar, risker för olyckor med transport av farligt gods, förorening av dricksvatten och bullerstörningar samt
- Påverkan på landskapet, bland annat påverkan på natur-, kultur- och friluftsvärden

Vid miljöbedömningen har fokuserats på de åtgärder som planen har rådighet över och fokus har främst varit på Västmanlands län. Vidare har fokus legat på de frågor som påverkar urvalet av åtgärder i planen utifrån den betydande miljöpåverkan som kan bli följden av enskilda objekt eller den sammantagna effekten av en viss åtgärdestyp.

Nollalternativet definieras så att inga nya investeringar görs i den infrastruktur som finns inom planens ansvarsområde från och med 1 januari 2014.

Miljökonsekvenserna av åtgärder enligt planen för perioden 2010-2021 som pågår den första januari 2014 ingår i nollalternativet. Den enda pågående större åtgärden vid ingången av planperioden 2014 är Södertälje sluss och Mälarfarleden. Därutöver genomförs i nollalternativet endast normal drift och underhåll.

7.1 Samlad miljöpåverkan

Den regionala planen för transportinfrastruktur är i liten utsträckning strukturskapande. Länets infrastrukturens utformning och huvuddrag är sedan länge redan skapade och flera av planens åtgärdsförslag är till för att effektivisera och utveckla befintligt system. Endast ett objekt kan i viss mån innebära ny struktur och det är nybyggnad av väg 252 mellan Hallstahammar och Surahammar till mötesfri väg. Planen kan däremot, genom sin inriktning och satsning på olika

åtgärdsområden, långsiktigt förstärka eller bidra till att förändra befintliga strukturer både vad gäller stråk och trafikslag.

Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. För de åtgärder som ligger i planens år 7-12 har den fysiska planeringen ännu inte startat och de trimningsåtgärder som kommer att genomföras under planperioden är inte fullt ut kända med avseende på vare sig åtgärd eller fysisk plats.

PLANFÖRSLAG		
	Miljöpåverkan	
Fokusområde	Planalternativ	Kommentar
Klimat	-	Den ökade hastigheten och ökad trafik på väg kan i planalternativet till viss mån kompenseras med bättre förutsättningar för alternativa transportsätt jämfört med bil.
Hälsa	+	Planalternativet förbättrar trafiksäkerheten, ger förbättrade kommunikationsvägar samt ökad möjlighet till alternativa transportsätt jämfört med bil. Riskerna för större vattentäkter minskar.
Landskap	-	Planens största objekt väg 252 Hallstahammar-Surahammar och samfinansieringen av Södertälje sluss och Mälarfärden ger båda negativ påverkan på landskapet, dels genom intrång i Natura 2000-område, dels genom intrång i riksintresse för kulturmiljö och genom att ska nya barriärer för människor och djur.

Bild 7.1.1 Den regionala planens samlade miljöpåverkan inom utpekade fokusområden.

Klimat

Planens åtgärder förändrar transportsystemets klimatpåverkan i mycket begränsad utsträckning. Planen bidrar därmed inte till att uppfylla klimatmålen. Planen försvårar heller inte möjligheterna att uppfylla klimatmålen. Den ökade miljöbelastning som flertalet större vägombbyggnader orsakar beror främst på att de medger högre hastigheter, inte på några strukturskapande effekter. Utbyggnaden av Södertälje sluss och Mälarfärden ger förutsättningar för en bibehållen och kanske ökad andel av godstransporterna på sjö, vilket är gynnsamt ur klimatsynpunkt i förhållande till ökade vägtransporter.

Hälsa

Inget av planens namngivna objekt väntas innebära att nu gällande hälsorelaterade miljökvalitetsnormer överskrids. Miljökvalitetsnormer kan eventuellt komma att beröras vid trafiksäkerhetsåtgärder på högtfärdiga gator på det kommunala

vägnätet. Denna fråga får i så fall prövas i samband med beslut om statlig medfinansiering.

Genom planens trafiksäkerhetshöjande åtgärder minskar riskerna för allvarliga olyckor med farligt gods väsentligt. Vid ny- och ombyggnad av vägar förses vägarna med skydd för större vattentäkter. Planen bidrar därför till måluppfyllelsen, men planens åtgärder är inte tillräckliga för att nå miljömålen.

Bullerstörningar från nya och ombyggda vägar löses regelmässigt med olika bullerskyddsåtgärder. Endast då kostnaderna blir orimligt höga, i förhållande till den förändring i bullernivå som uppnås, görs undantag. Undantag görs även i de fall då fastighetsägaren så önskar, t ex för att undvika att bli visuellt avskärmat från omgivningen. Planen bidrar till att minska antalet bullerstörda, men åtgärderna mot bullerstörningar motverkas av att den prognostiserade trafikutvecklingen kommer att orsaka att fler människor blir störda av buller.

Landskap

Planens åtgärder påverkar landskapet främst genom ianspråktagande av mark samt förstärkta barriäreffekter. Väg 252 i ny sträckning innebär en ny barriär genom landskapet, men delar inte upp något stort påverkat område. Den nya sträckningen av väg 252 innebär att vägen på bro korsar kulturmiljövårdens riksintresse Strömsholms kanalmiljö på en av moderna anläggningar opåverkad del av Kolbäcksån/Strömsholms kanal. Bron har utformats för att begränsa ingreppet i riksintresset.

Åtgärder i Mälarfarleden behöver utföras så att värdena i de Natura 2000-områden som farleden går igenom eller går i närheten av inte påverkas på något betydande sätt. Hur detta bör ske beskrivs i den miljökonsekvensbeskrivning, som håller på att upprättas för miljöprövningen av åtgärderna.

Övriga åtgärder i planen påverkar inte på något betydande sätt värdena i Natura 2000-områden. Den största påverkan på landskapet finns i de båda största objekten i planen, Mälarfarleden och väg 252 Hallstahammar – Surahammar.

Bakgrund

8 Västmanlands förutsättningar

Västmanland är ett av Sveriges främsta industrilän med ett utmärkt läge, i centrum av Mälarenregionen och med goda kopplingar i såväl nord-sydlig riktning som i öst-västlig riktning, inte minst till Stockholmsområdet.

Tyngdpunkten för länets industri ligger inom stål-, elektro- och verkstadsindustri med en omfattande exportförsäljning och samspel med underleverantörer på den centraleuropeiska närmarknaden, men också en växande handel med Östeuropa och Asien.

Effektiva och robusta person- och godstransporter är en viktig förutsättning för en fortsatt utveckling av näringslivet i länet. Den kompetens som företagen söker finns många gånger såväl utom länet som utom landet. Effektiva och robusta person- och godstransporter är också en viktig förutsättning för utvecklingen av mer integrerade arbetsmarknadsregioner. Västmanlands län ger genom sin närhet till bland annat Stockholm, Eskilstuna, Örebro och Uppsala länets invånare goda möjligheter att nå en allt större arbetsmarknad utan att behöva flytta. För att attrahera arbetskraft till länet med rätt kompetens och för att möjliggöra utvecklingen av mer integrerade arbetsmarknadsregioner, är fungerande infrastruktur för arbetspendling centralt och många gånger avgörande.

8.1 Västmanland och omvärlden

8.1.1 Västmanland i det europeiska transportnätet

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

Europeiska kommissionen har antagit ett förslag om 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 via 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 som avser förbindelsen mellan Helsingfors-Stockholm-Köpenhamn och vidare ner mot Italien. I första hand prioriteras finansiering 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 smidigare och snabbare resor. I stomnätet ska de viktigaste anslutningarna och knutpunkterna i TEN-T prioriteras för att fungera fullt ut 2030.

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

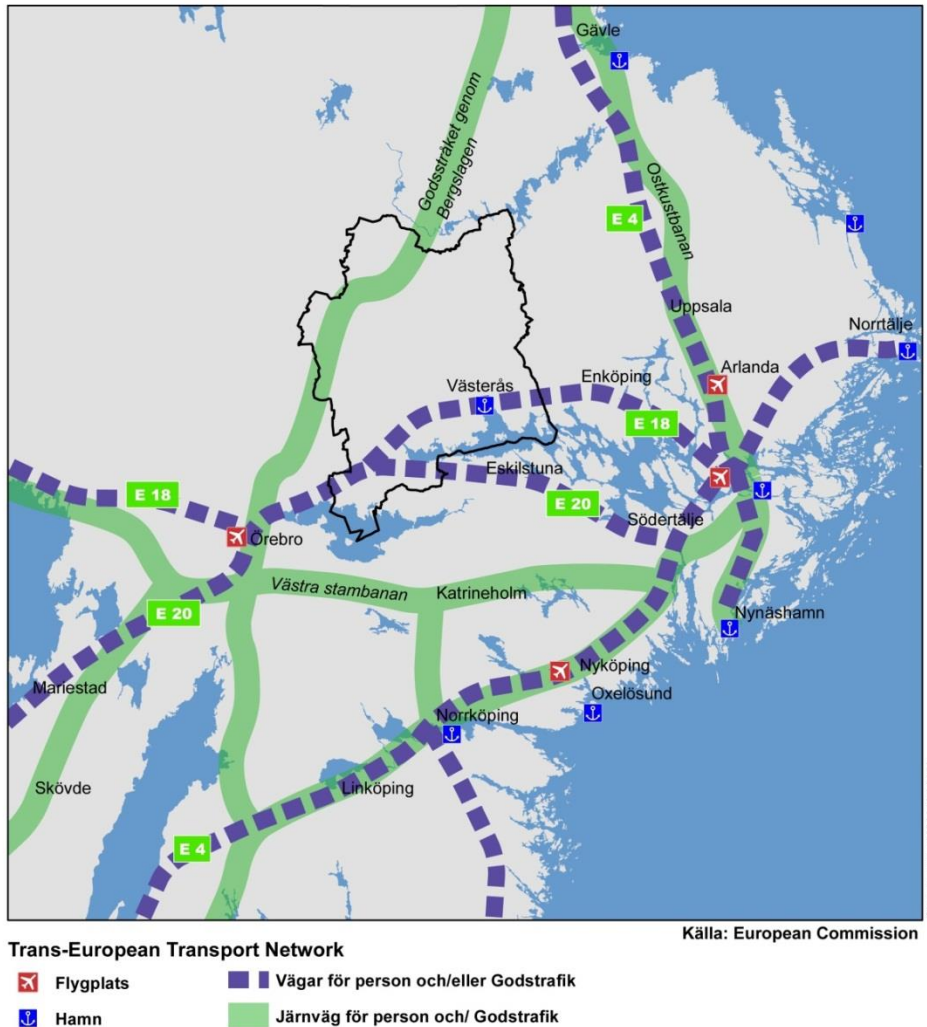


Bild 8.1.1 Utpekade transportnät för gods- och persontransporter på väg och järnväg (TEN-T).

8.1.2 Västmanland – en del av östra Mellansverige

Västmanlands län är en del av Mälardalen och östra Mellansverige och ger genom sin närhet till bland annat Stockholm, Eskilstuna, Örebro och Uppsala länets invånare goda möjligheter att nå en allt större arbetsmarknad utan att behöva flytta.

Stockholms läns landsting har tillsammans med Mälardalsrådet, Länsstyrelsen i Västmanlands län och regionförbunden i Uppsala, Gävleborg, Örebro, Sörmland

och Östergötland under 2012 tagit fram en rapport avseende befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige, Rapport 1:2012 ”Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050”. Enligt rapporten förutspås befolkningen i östra Mellansverige till 2050 öka med en miljon invånare, vilket kommer att ställa stora krav på transportsystemet och på tillgången till bostäder, inte bara i Stockholms län, utan i alla län i östra Mellansverige. Stockholms län ökar mest medan befolkningen förväntas öka långsammare i Västmanland om inga åtgärder vidtas. Med en utbyggd och väl fungerande regional kollektivtrafik såväl inom Västmanlands län som till Stockholm, norr och söder om Mälaren, blir länet en del av lösningen på bostadförsörjningen i Stockholms län, då möjlighet ges att bo i Västmanland och arbeta i Stockholm. Västmanlands befolkningsutveckling skulle då kunna bli starkare.

8.2 Befolkningsutveckling och bostäder

Befolkningen i Västmanlands län minskade under en lång period. Sedan mitten på 2000-talet har trenden vänt och befolkningen ökar successivt. Ökningen är dock inte jämnt fördelad i länet. Huvuddelen av ökningen har skett i Västerås, som också är länets storregionala kärna sett i ett östra Mellansverige-perspektiv. I länets övriga kommuner är befolkningsutvecklingen svagare och i vissa kommuner har befolkningen minskat.

Kommun	Befolkning 2002-2012		
	2002	2012	Förändring (%)
Skinnskatteberg	4 785	4 392	– 8,2
Surahammar	10 207	9 890	– 3,1
Kungsör	8 222	8 030	– 2,3
Hallstahammar	14 986	15 346	+2,4
Norberg	5 876	5 630	– 4,1
Västerås	128 902	140 499	+9,0
Sala	21 663	21 596	– 0,3
Fagersta	12 325	12 634	+2,5
Köping	24 647	24 854	+1,0
Arboga	13 574	13 353	-1,0
Totalt:	245 187	256 224	+1,1

Bild 8.2.1 Befolkningsutveckling kommunerna i Västmanlands län 2002-2012. Källa: SCB

Inom ramen för rapport 1:2012, ”Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050” har en befolkningsframskrivning med flera scenarion tagits fram.

Framskrivningen bygger på antaganden om befolkningsutveckling med olika grad av migration, sysselsättningsökning och förbättrade förutsättningar för pendling.

I framskrivningen redovisas tre resultat, bas, låg och hög, där bas bygger på historiska data, låg bygger på låg nettoinvandring enligt 2009 års befolkningsprognos och hög bygger på hög nettoinvandring enligt 2009 års befolkningsprognos.

Framskrivningen visar att befolkningsutvecklingen i Västmanlands län kommer att vara långsammare än i kringliggande län om inga åtgärder vidtas, trots Västmanlands gynnsamma läge i förhållande till Stockholm och övriga storregionala kärnor som Uppsala, Eskilstuna och Örebro. Scenarier har också tagits fram som bygger på en omfördelning av befolkningstillväxten mellan Stockholms län och omgivande län. Dessa scenarier bygger på att bostadsbyggandet inte sker i den takt som krävs i Stockholms län samt att infrastruktur och kollektivtrafik mellan Stockholms län och omgivande län byggs ut så att möjligheterna till arbetspendling ökar.

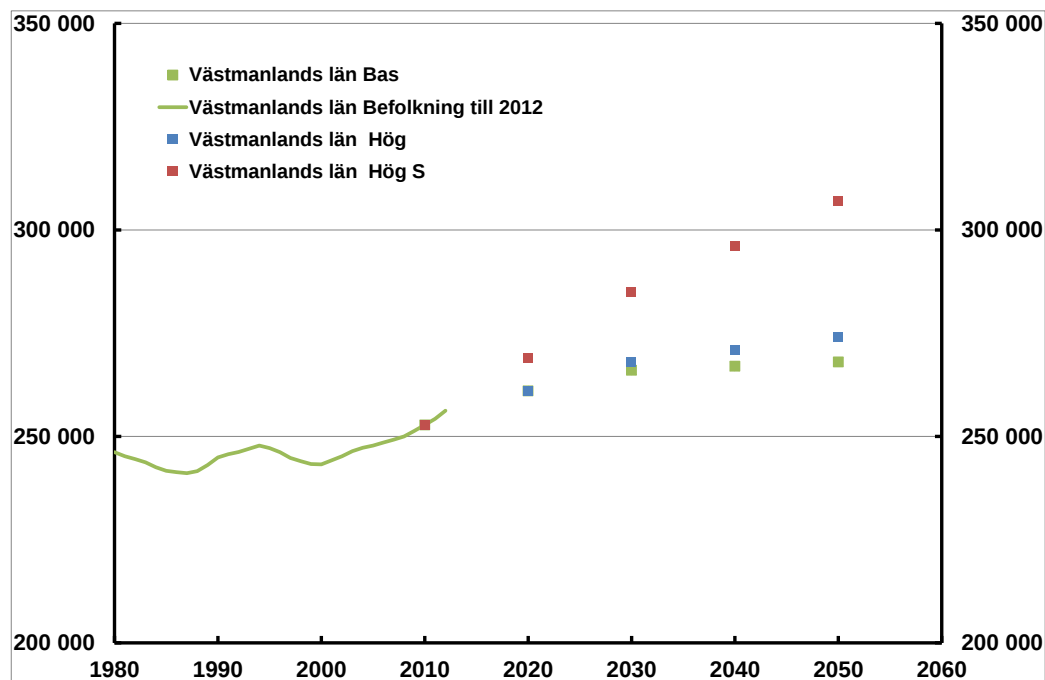


Bild 8.2.2 Prognos för befolkningsutvecklingen i Västmanlands län 2030 och 2050.
Källa: Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050, Rapport 1:2012

I diagrammet enligt bild 8.2.2 visas befolkningsutvecklingen i Västmanlands län enligt befolkningsframskrivningens alternativ bas, hög och hög S där hög S avser stor omflyttning mellan Stockholms län och omgivande län. En befolkningsutveckling med hög invandring och stor omflyttning skulle innebära att befolkningen i Västmanland ökar från 268 000 invånare (nivå Hög) till 285 000 invånare år 2030 och från 274 000 invånare (nivå Hög) till 307 000 invånare år 2050.

Bostadsbyggandet har under ett antal år legat runt 400 bostäder per år totalt i länet. Av bostadsmarknadsenkäten från 2012 framgår att bostadsbrist råder framförallt i centralorten/centrumnära lägen i Västerås, Sala, Köping och Hallstahammar. Övriga kommuner i länet anger att de har balans eller överskott av bostäder. Av bostadsmarknadsenkäten framgår också att det i flera kommuner råder brist på hyresrätter och att det i några kommuner också råder brist på bostadsrätter. Vidare anges att bostadsbrist främst råder för hushåll med krav på god tillgänglighet. De största hindren för bostadsbyggandet anges vara svårigheter att få finansiering till byggande samt höga produktionskostnader.

Många av länets landsbygdsområden är attraktiva för fritidshusboende. Högst andel fritidshus i förhållande till det totala antalet småhus finns i Sala och Skinnskatteberg.

8.3 Arbetsmarknad och pendling

8.3.1 Arbetsmarknad

Enligt statistik från Statistiska Centralbyrån (SCB) avseende antal sysselsatta per branschgrupp 2011 har Västmanland en högre andel sysselsatta inom industrinäringarna (tillverkning, gruvor, energi respektive byggindustri) än riket, ca 29 procent jämfört med ca 21 procent i riket. Antalet sysselsatta inom tjänstenäringarna ligger lägre än riket, ca 68 procent jämfört med ca 75 procent i riket. Antalet sysselsatta inom de areella näringarna är ungefär lika som i riket, ca 2 procent. I samband med finanskrisen 2008/2009 minskade andelen sysselsatta inom industrinäringarna. I återhämtningen efter krisen har andelen sysselsatta inom tjänstenäringarna ökat, vilket skulle kunna förklaras av att arbeten inom industrinäringen till viss del bemannats med arbetskraft från bemanningsföretag.

Tyngdpunkten på länets industri ligger inom stål-, elektro, och verkstadsindustri med en omfattande exportförsäljning och samspel med underleverantörer på den centraleuropeiska marknaden, men också en växande handel med Östeuropa och Asien, där Kina 2012 var Västmanlands största exportmarknad.

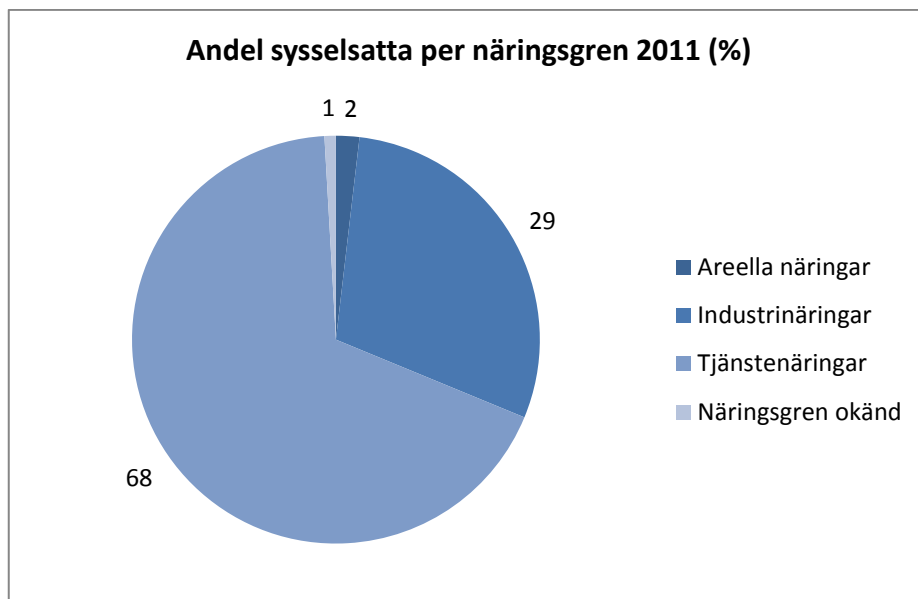


Bild 8.3.1 Andel sysselsatta i Västmanland per näringsgren år 2011. Källa: SCB/RAMS

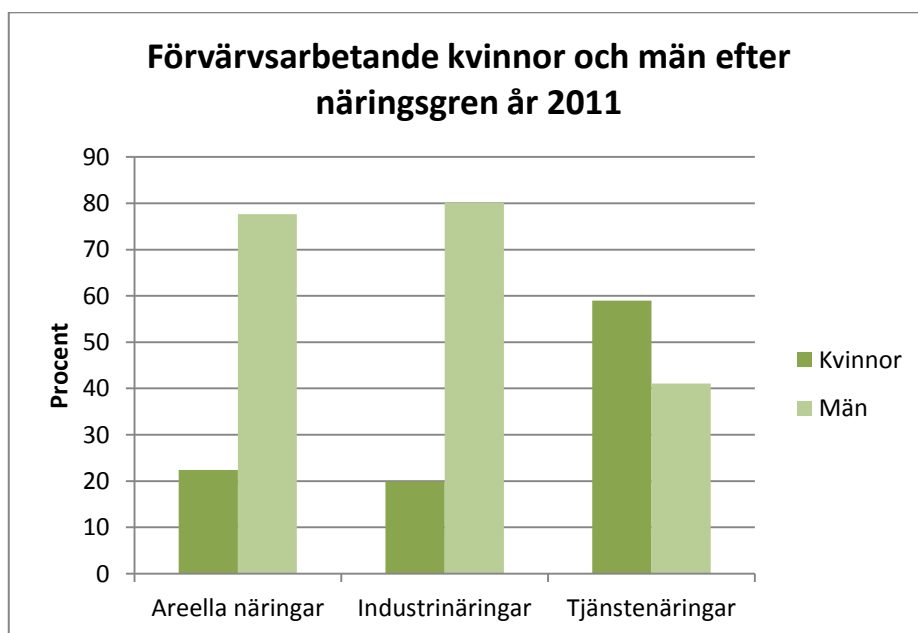


Bild 8.3.2 Förvärvsarbetande kvinnor och män efter näringsgren år 2011. Källa SCB/RAMS

Inom de areella näringarna och industrinäringarna är andelen sysselsatta övervägande män. Inom tjänstenäringarna svarar kvinnorna för den största delen av de sysselsatta. Detta är en snedfördelning som även gäller för riket totalt.

8.3.2 Pendling

Västmanland län har två lokala arbetsmarknadsregioner enligt SCB:s indelning, Västerås och Fagersta. Statistik från SCB över antalet förvärvsarbetande pendlare visar att pendlingen ut från länet ökade mellan 2004 och 2011, framförallt till arbetsmarknadsregionerna i Stockholm, Södermanland (Eskilstuna) och Örebro. Även pendlingen från länets norra kommuner till arbetsmarknadsregion Avesta i Dalarnas län ökar. Pendling från omgivande län till Västmanland ökade också under perioden 2004-2011, där den största ökningen skett från Uppsala län.

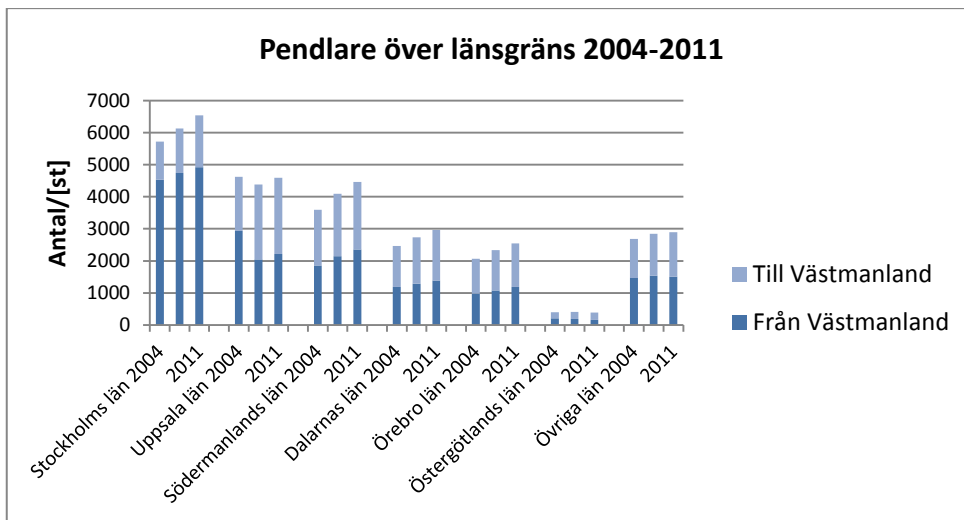


Bild 8.3.3 Antal förvärvsarbetande pendlare över länsgräns år 2004-2011. Källa: SCB

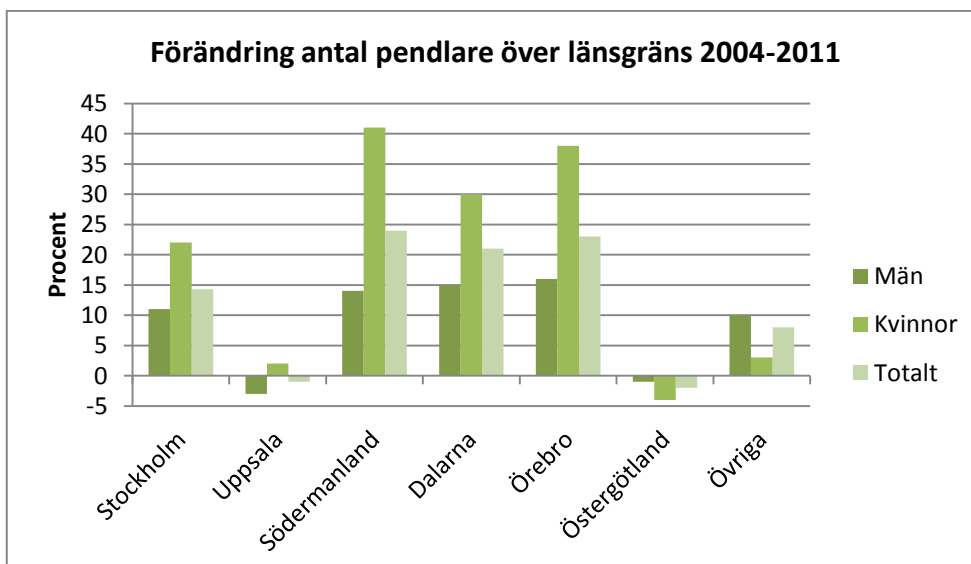


Diagram 8.3.4 Förändring antal förvärvsarbetande pendlare år 2004-2011. Källa: SCB

Män pendlar i högre utsträckning än kvinnor. Detta gäller såväl inom länet som till omgivande län. Antalet kvinnor som pendlar över länsgräns ökade dock mer, än antalet män som pendlar, under perioden 2004-2011. Detsamma gäller med några få undantag för pendling mellan kommunerna inom länet.

Statistik över antalet pendlare visar att pendlingen mellan 2004 och 2011 ökar inom arbetsmarknadsregion Västerås. Pendlingen ökar också mellan orterna Fagersta och Västerås. Inom länet finns de största pendlingsströmmarna mellan Västerås och orterna Hallstahammar, Sala, Surahammar samt Köping. De största ökningarna av antalet pendlare har under perioden 2004-2011 skett mellan Västerås och orterna Fagersta, Arboga, Sala samt Köping. Under samma period har pendlingen mellan orterna inom arbetsmarknadsregion Fagersta minskat.

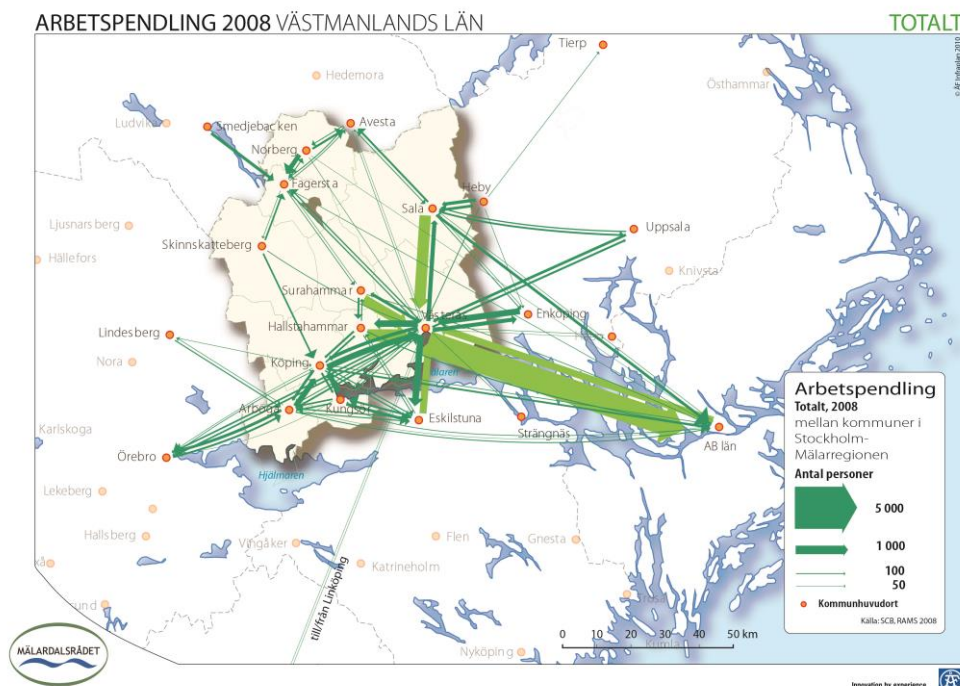


Bild 8.3.5 Mellankommunal pendling Västmanlands län 2008. Källa: Mälardalsrådet

SCB:s statistik över antal pendlare år 2011 visar att den största pendlingen ut från Västerås sker till Stockholm, Eskilstuna, Hallstahammar, Enköping och Sala. Störst pendling från Sala sker till Västerås och Heby. Ungefär lika många pendlar därefter till Uppsala som till Avesta.

I Norberg sker den största pendlingen till Fagersta, följt av Avesta. Pendlingsströmmarna från Fagersta är störst till Västerås och Norberg, följt av Avesta och Skinnskatteberg. Från Skinnskatteberg sker den största pendlingen till Fagersta och Köping, följt av Västerås. Från Surahammar är utpendlingen störst till Västerås, följt av Hallstahammar. Utpendlingen från Hallstahammar är störst till Västerås, följt av Köping, Surahammar och Eskilstuna. Från Köping sker den största utpendlingen till Västerås, följt av Arboga,

Hallstahammar, Eskilstuna och Kungsör. Från Arboga sker den största utpendlingen till Köping, Örebro, Västerås, Kungsör och Eskilstuna. Utpendlingen från Kungsör är störst till Köping och Eskilstuna, följt av Arboga och Västerås.

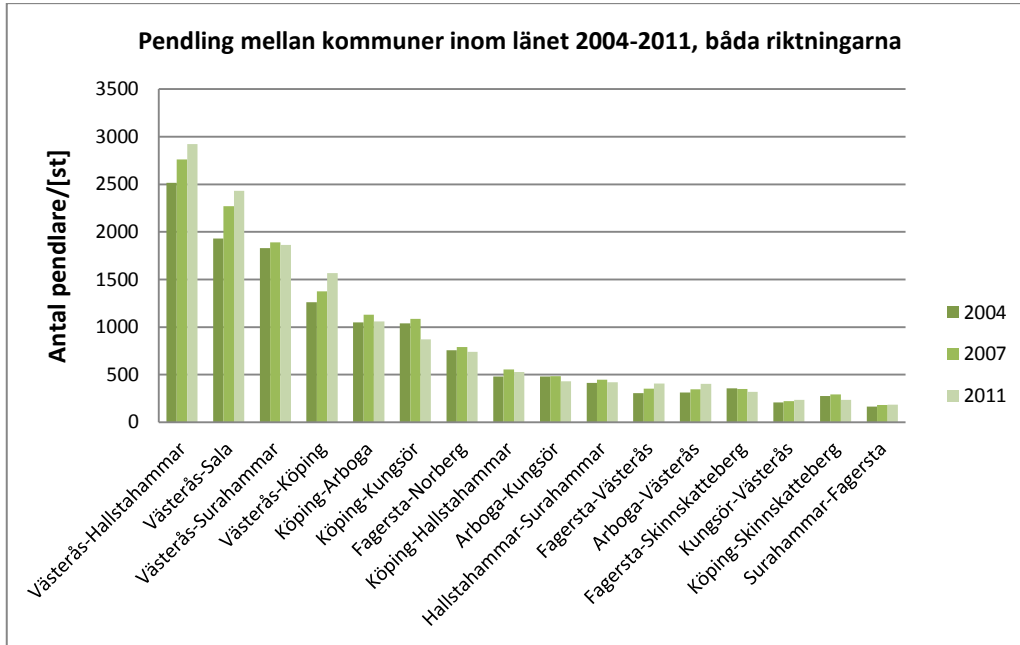


Bild 8.3.6 Antal pendlare mellan kommuner inom Västmanlands län år 2004-2011. Diagrammet avser pendling i båda riktningarna. Källa: SCB

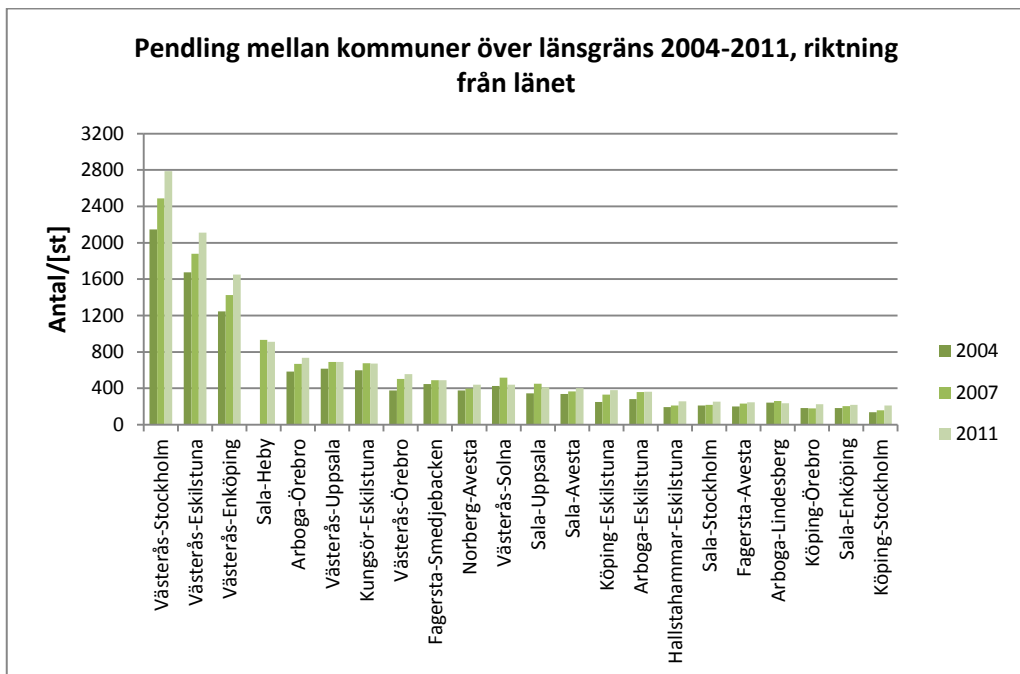


Bild 8.3.7 Antal pendlare ut från Västmanlands län till orter i omgivande län. Källa: SCB

8.4 Kollektivtrafik

Nuläget och framtida utmaningar för länets kollektivtrafik beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet för Västmanland som Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland tog fram 2012.

Tåget utgör stommen i kollektivtrafiksystemet i Västmanland, till vilket övrig trafik anpassas. I vissa fall körs kollektivtrafik parallellt mellan olika trafikslag i samma stråk. Busstrafik körs på samma sträcka som tåg och skolskjutsar körs ibland samtidigt på samma vägar som vanlig linjetrafik.

Kollektivtrafikmyndigheten ser därmed en potential att kunna rationalisera trafik utan att försämra kvaliteten för resenärerna, dels genom att förenkla för resenären, dels genom att en större andel av kollektivtrafiken genomförs med snabb busstrafik eller med tåg längs stomlinjer.

Av trafikförsörjningsprogrammet framgår att det under 2010 gjordes 9 286 000 delresor i länet. 634 000 av dessa gjordes med tåg. Vidare anges att det totala resandet inklusive skolresor ökade med 1 037 000 delresor mellan 2006 och 2010, vilket motsvarar en ökning på 13 procent. Flest resor gjordes i Västerås och ökningen på 19 procent var också störst där.

Av det regionala kollektivtrafikresandet utgjorde resor med tåg inom ramen för Tåg i Mälardalen (TiM) och Tåg i Bergslagen (TiB) endast 7 procent år 2010. Denna siffra omfattar inte den trafik som SJ kör på Mälärbanan, varför antalet tågresor på sträckan mellan Arboga-Köping-Västerås inte ingår.

Trots det ökade kollektivtrafikresandet är kollektivtrafikens andel av arbetspendlingen låg i Västmanland. Kollektivtrafikmyndigheten har påbörjat studier med några kommuner i länet för att analysera vad den låga marknadsandelen kan bero på.

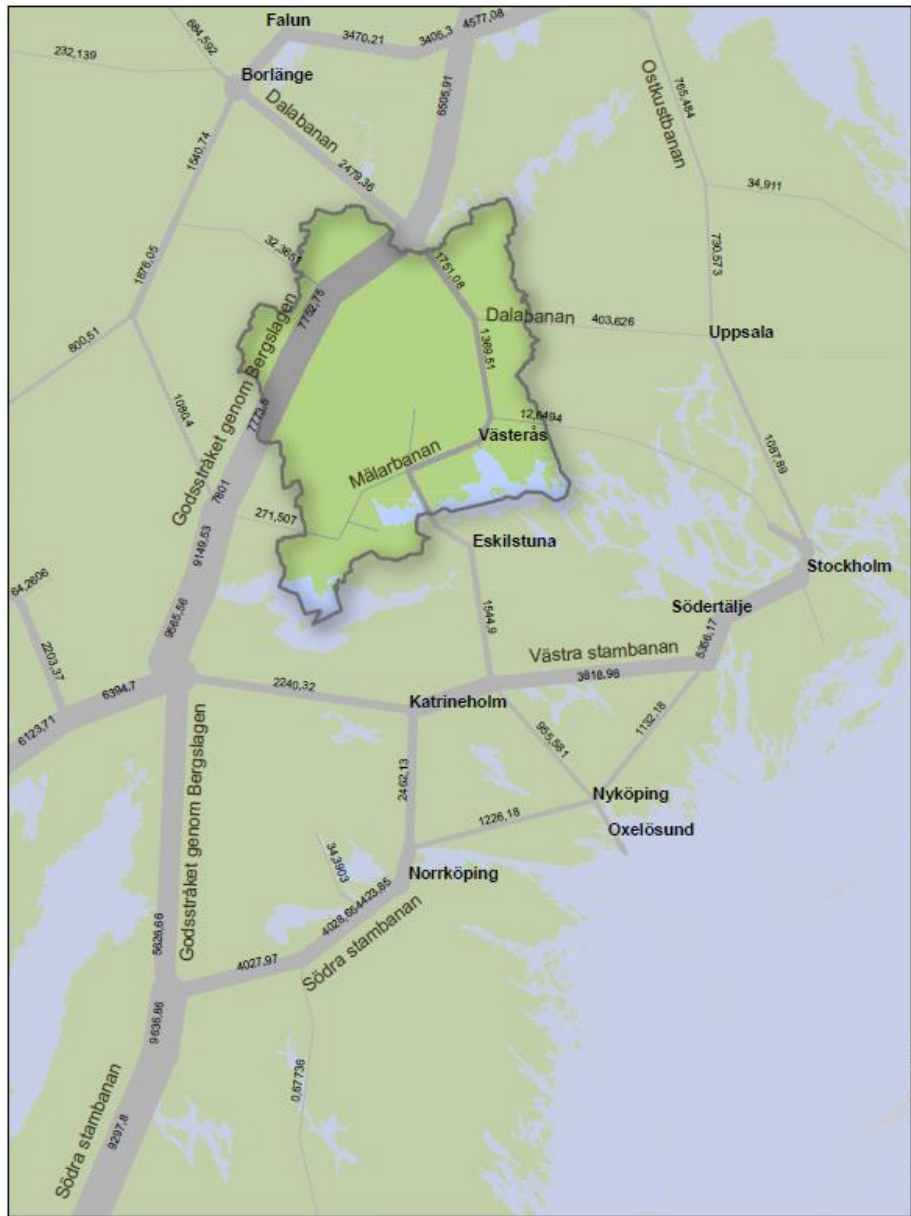
8.5 Godstransporter

Inom ramen för ”En Bättre Sits”-samarbetet har under 2013 godsflödesstudier tagits fram för varje län och för östra Mellansverige som helhet. Godsflödesstudierna ska ge en ökad kunskap om godsflöden på regional och storregional nivå. Beskrivningen av länets godstransporter är baserad på godsflödesstudien för Västmanlands län. I studien studeras inte inomkommunala godstransporter.

8.5.1 Godsstråk

En stor del av godstransporterna genom östra Mellansverige och genom Västmanland går på väg. De största flödena återfinns på europavägarna, i Västmanland på E18 och E20. Stora flöden går också på väg 56 som är ett utpekat nationellt godsstråk, samt på de viktiga regionala vägarna väg 66 mellan Västerås och Ludvika och väg 68 mellan Örebro och Gävle.

Det tyngsta stråket för godstransporter på järnväg går mellan norra och södra Sverige via Hallsberg. I Västmanland sker dessa transporter på Godsstråket genom Bergslagen. I öst-västlig riktning är Mälmarbanan en viktig järnväg, som dock inte är något utpekat nationellt godsstråk.



Godsflöden på järnväg (1000-ton per år)
 ■ Dagens

Källa: SamGods (basår 2006)

Bild 8.5.2 Godsflöden på järnväg 2006

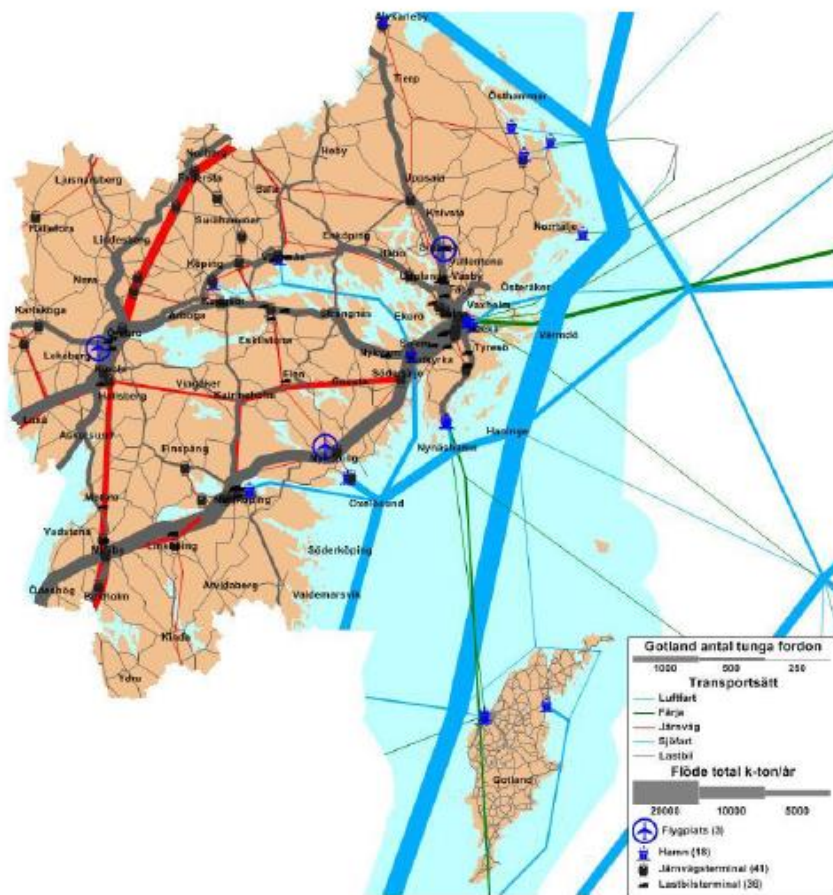


Bild 8.5.3 Totala godstransporter för respektive trafikslag i östra Mellansverige. Flödenas bredd beskriver transporternas storlek mätt i ton/år. Trafikslaget flyg är inte markerat på kartan.

Källa: Godsflöden i Östra Mellansverige – Västmanlands län, Maj 2013

Västmanlands län har liksom Södermanlands, Uppsala, Östergötland och Örebro län en hög andel transitttransporter jämfört med riket. Godstransportstudien visar att andelen transporter inom länet är låg jämfört med riket. Andelen transporter in till länet (import) är högre än transporterna ut från länet (export). Både import och export är låg i förhållande till riket.

Godsflödesstudien för Västmanlands län visar att den största varugruppen avseende transporter in till länet i ton räknat är ”Järnmalm, järn- och stålskrot samt masugnsslag”. I kronor räknat är den största varugruppen ”Livsmedel och djurfoder”. För transporter ut från länet är varugrupperna ”Cement, kalk och byggnadsmaterial” respektive ”Rundvirke” störst i ton räknat. I kronor räknat är varugrupperna ”Livsmedel och djurfoder”, ”Maskiner, apparater och transportmedel” samt ”Arbeten av metall” störst.

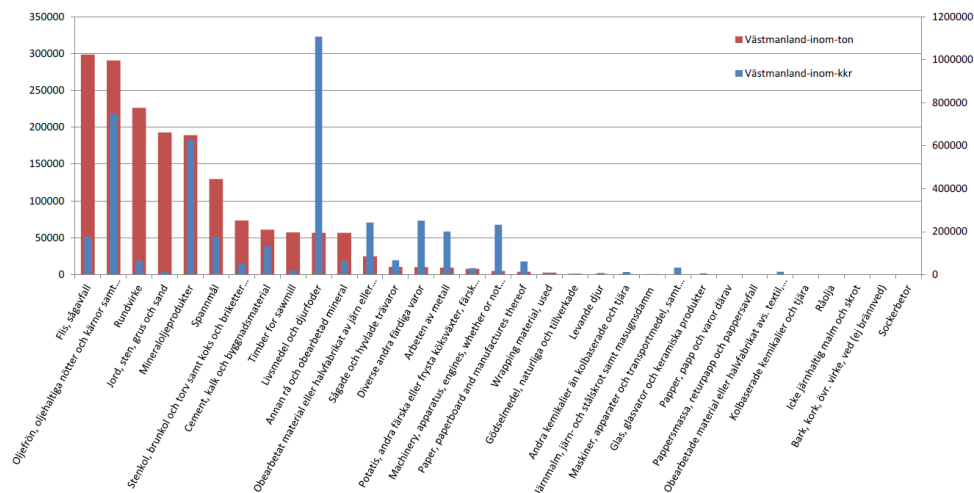


Bild 8.5.4 Transport av varor inom Västmanlands län för olika varugrupper, i ton respektive tusentals kronor. Källa: Godsflöden i Östra Mellansverige – Västmanlands län, Maj 2013

När det gäller transporter inom länet är de största varugrupperna i ton räknat ”Flis, sågavfall” och ”Oljefrön, oljehaltiga nötter och kärnor samt animaliska och vegetabiliska oljor och fetter”. Varugruppen jord, sten, grus och sand kan vara något underrepresenterad i statistiken då inomkommunala transporter inte studerats i godsflödesstudien och en stor del av ballasttransporterna med jord, grus, sten och sand i Västmanland sker inom kommungräns. Det gäller t ex transporter av berg och grus från täkter inom Västerås kommun längs väg 56, där stora mängder (ton) används för byggnation inom kommunen. Den största varugruppen i kronor som transporteras inom länet är ”Livsmedel och djurfoder”.

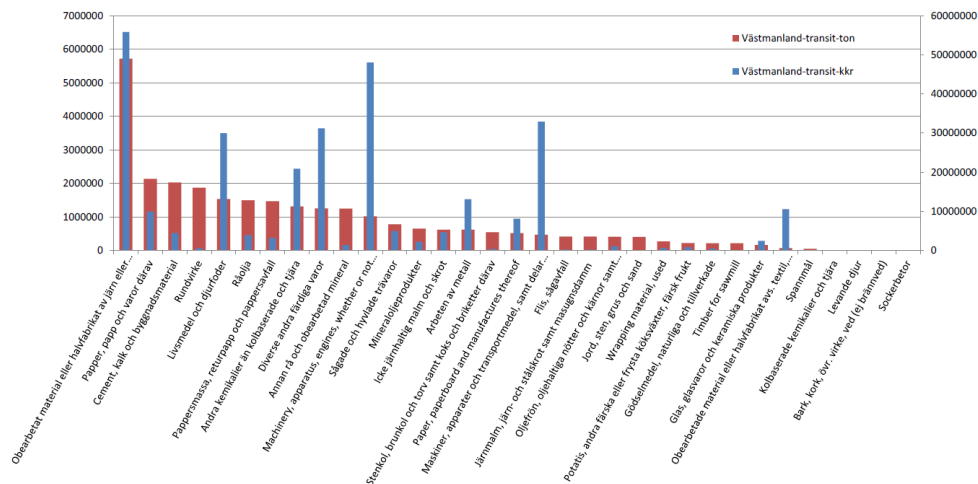


Bild 8.5.5 Transit av varor genom Västmanlands län för olika varugrupper, i ton respektive tusentals kronor. Källa: Godsflöden i Östra Mellansverige – Västmanlands län, Maj 2013

För transitttransporterna är varugruppen ”Obearbetat material eller halvfärdigt av järn eller metall” störst både i ton och i kronor räknat.

Varuflödesundersökningen från 2009 visar att Västmanland län har en hög andel avgående sändningar värdemässigt, fjärde största län i landet, vilket kan förklaras av de transporter som länets verkstadsindustri genererar. Varor med start- och slutpunkt utanför Sverige anländer främst till/från länet och östra Mellansverige via hamnarna och flygplatserna. Byggandet av Södertälje sluss och Mälarfartleden kommer att innebära att större och säkrare fartyg kan trafikera Mälarhusnarna och en utveckling av hamnarna i Västerås och Köping pågår, för att möta de nya förutsättningar.

8.5.2 Länets viktiga godsnoder

Västerås/Köping listas i branschtidningen Intelligent Logistik från 2011 som landets sjunde viktigaste logistikområde. Västerås/Köping har ett gynnsamt läge i regionen och landet, då det ligger i ett tätbefolkat område med en ny utbyggd kombiterminal, inlandshamnar med containerhantering och i direkt anslutning till E18, järnväg och fraktflygplats. I länet finns ett kluster för livsmedelslogistik, exempelvis finns ICA:s centrallager här. Närhet till Stockholm och Arlanda är också en viktig tillgång för länet.

Godshamnarna i Västerås och Köping hör båda till Mälarhusn AB. Mälarhusn är idag klassad som A-hamn inom ramen för det europeiska transportnätet (TEN-T). Hamnarna i Västerås och Köping är tillsammans med ytterligare 27 hamnar i Sverige förklarade som riksintresse av Trafikverket. Hamnarnas upptagningsområde är förutom Västmanland, delar av Södermanland, Örebro län, Bergslagen och Dalarna.

Enligt Sveriges hamnars statistik hanterade Mälarhusn under 2011 runt 2,6 miljoner ton gods, varav största delen bestod av torrbulk, följt av mineraloljeprodukter. Av det hanterade godset består ca 75 procent av lossat gods och 25 procent av lastat gods för vidare utskleppning. Gods som hanteras är t ex cement i bulk, import av biobränslen från Ryssland och Baltikum och råvaror i form av skrot, legeringar och andra insatsvaror för stålindustrin i Bergslagen. Export av tekniskt nitrat sker till Sydamerika, Afrika och Sydeuropa.

Terminalhanteringen är en central del i hamnarnas funktion eftersom lossat gods oftast måste mellanlagras innan det transporteras vidare till sin slutdestination. En omfattande lagerverksamhet finns i hamnarna i både Köping och Västerås, där lagring kan ske både inom- och utomhus. Järnvägsspår och anslutning till Mälarhusn finns i båda hamnarna, vilket gör det möjligt för gods att ankomma och avgå med tåg.

I Västerås finns en av östra Mellansveriges tre rangerbangårdar. De övriga två ligger i Hallsberg och Tomteboda. Rangerbangårdar har en större funktionalitet än övriga bangårdar, t ex avseende utdragsspår, växlingsautomatik m m. Västerås rangerbangård ligger längs med Mälarhusn och på bangården hanteras bland annat tankvagnar med farligt gods innehållande brandfarliga och giftiga gaser samt giftiga kemikalier.

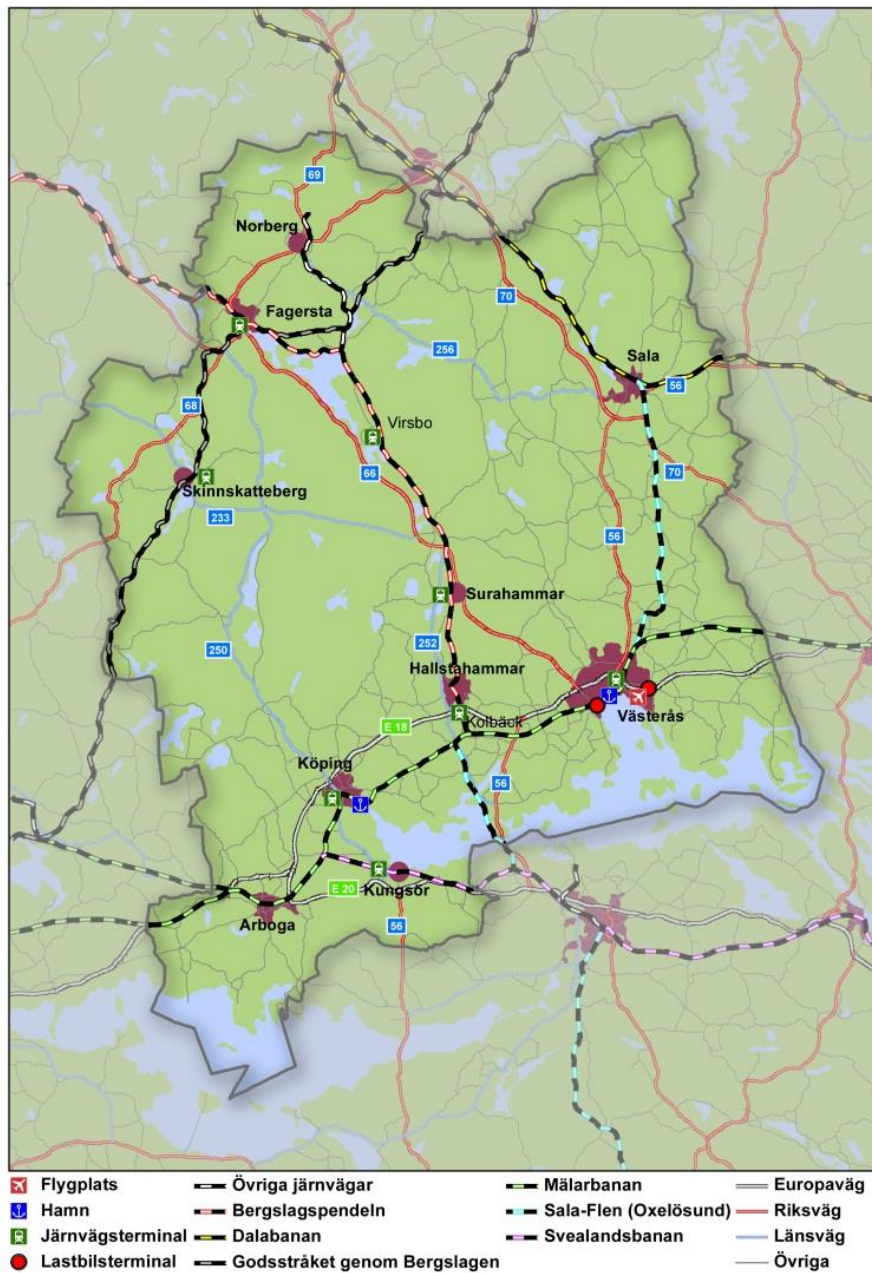


Bild 8.5.5 Godsnoder i Västmanlands län

Västerås flygplats är den tredje största fraktflygplatsen i östra Mellansverige efter Arlanda och Örebro. Där hanterades enligt statistik från Transportstyrelsen 5 064 ton fraktgods under 2012. Flygfrakt kan avse olika typer av varugrupper, men oftast handlar det om internationella transporter av varor med tillräckligt högt varuvärde för att vara lönsamt.

8.5.3 Gruvnäringen i Bergslagen

Gruvnäringen har intresse av att starta gruvbrytning i Norberg och Skinnskatteberg och på sikt även i Fagersta. En förnyad gruvbrytning skulle innebära nya arbetstillfällen och en möjlighet till ökad inflyttning till de berörda kommunerna och kranskommunerna. Förutom tillgång till bostäder och arbetskraft med rätt kompetens krävs fungerande infrastruktur som kan hantera såväl gods- som persontransporter till och från Skinnskatteberg, Norberg och Fagersta samt kommunerna däromkring. Transportsystemet i området riskerar att inte kunna möta detta transportbehov.

Länsstyrelsen i Västmanland har tillsammans med Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie för att klarlägga behovet av åtgärder i transportsystemet när gruvor etableras i Riddarhyttan och Norberg. Utgångspunkten har varit att gruvbrytning kan starta runt år 2020. I åtgärdsvalsstudien avgränsades möjliga utskeppningshamnar till hamnar längs östersjökusten. Orter med hamnar som bedömts kunna vara aktuella som utskeppningshamnar är t ex Västerås, Hargshamn och Oxelösund. Åtgärdsvalsstudien färdigställs under våren 2014 och kommer att resultera i paket med förslag till åtgärder inom fyrstegsprincipens alla steg för att transportsystemet ska rymma de behov som uppstår som en följd av gruvetableringen i Västmanland. Ett fortsatt samarbete mellan länet och Trafikverket kommer att krävas för att säkra att transportsystemet har kapacitet att klara gruvnäringens behov när gruvorna startar.

9 Transportsystemets funktion, brister och behov

Kapacitetsutredningen som togs fram av Trafikverket 2012 visade på stora kapacitetsbrister inom transportsystemet, samtidigt som såväl person- som godstransporter förväntas öka kraftigt fram till 2050. I utredningen identifierades sjöfarten som ett trafikslag utan kapacitetsbrist. Den förväntat stora befolkningsökningen i framför allt Stockholms län kommer att innebära ytterligare tryck på transportsystemet både med avseende på ökat behov av persontransporter och med avseende på transporter av gods till och från länet. I Västmanland finns alla fyra trafikslag representerade. Möjligheterna att utveckla godsnoder för trafikslagsövergripande lösningar där kapacitet frigörs genom att sjöfarten utnyttjas i högre utsträckning är goda.

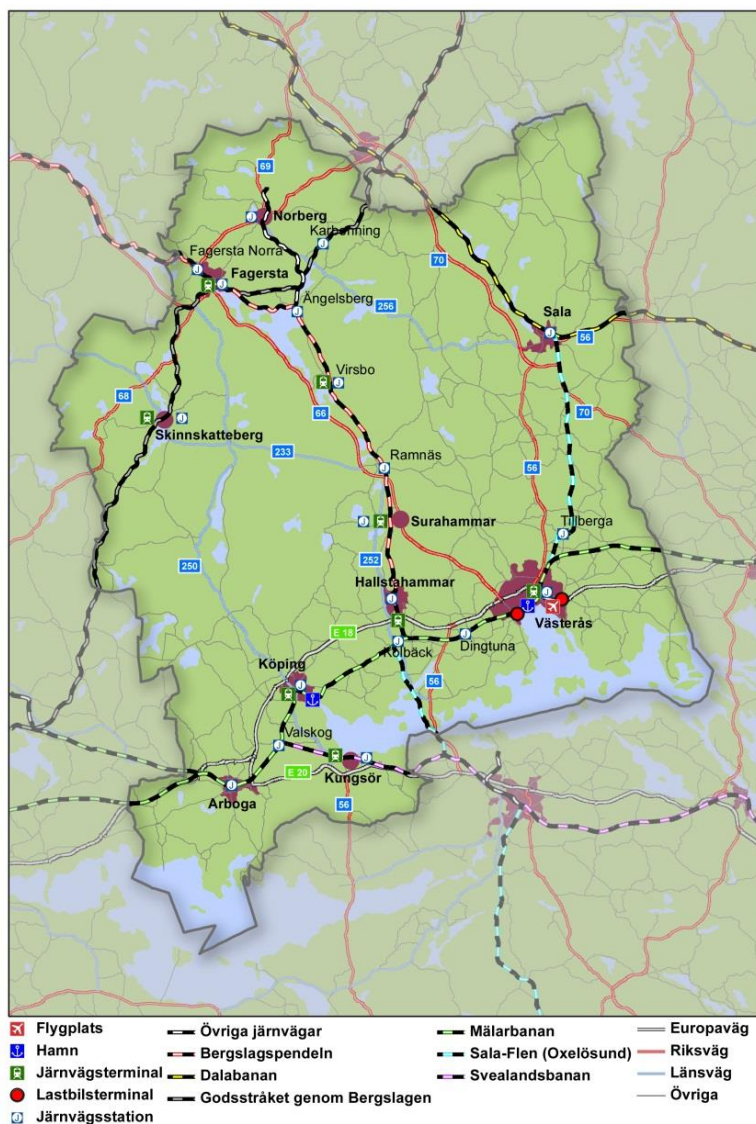


Bild 9.1 Översiktskarta Västmanlands infrastruktur

9.1 Prognoser för person- och godstransporter 2030

I Trafikverkets prognosrapport avseende persontransporters utveckling fram till 2030 beräknas biltransportarbetet i Sverige öka med 34 procent jämfört med år 2010, vilket motsvarar en ökning på 1,5 procent per år. I Västmanland beräknas trafikarbetet öka med 13 procent (0,6 procent per år) i nordvästra Västmanland, 27 procent (1,2 procent per år) i sydvästra Västmanland och 29 procent (1,3 procent per år) i östra Västmanland. Den största ökningen av trafikarbetet beräknas ske längs E18, E20 och väg 56 genom länet. På det regionala vägnätet ökar trafikarbetet även på riksväg 66 mellan Västerås och Surahammar samt längs väg 252 mellan E18 och riksväg 66 söder om Surahammar, som i prognosen nedan förutsätts vara utbyggd till mötesfri väg.

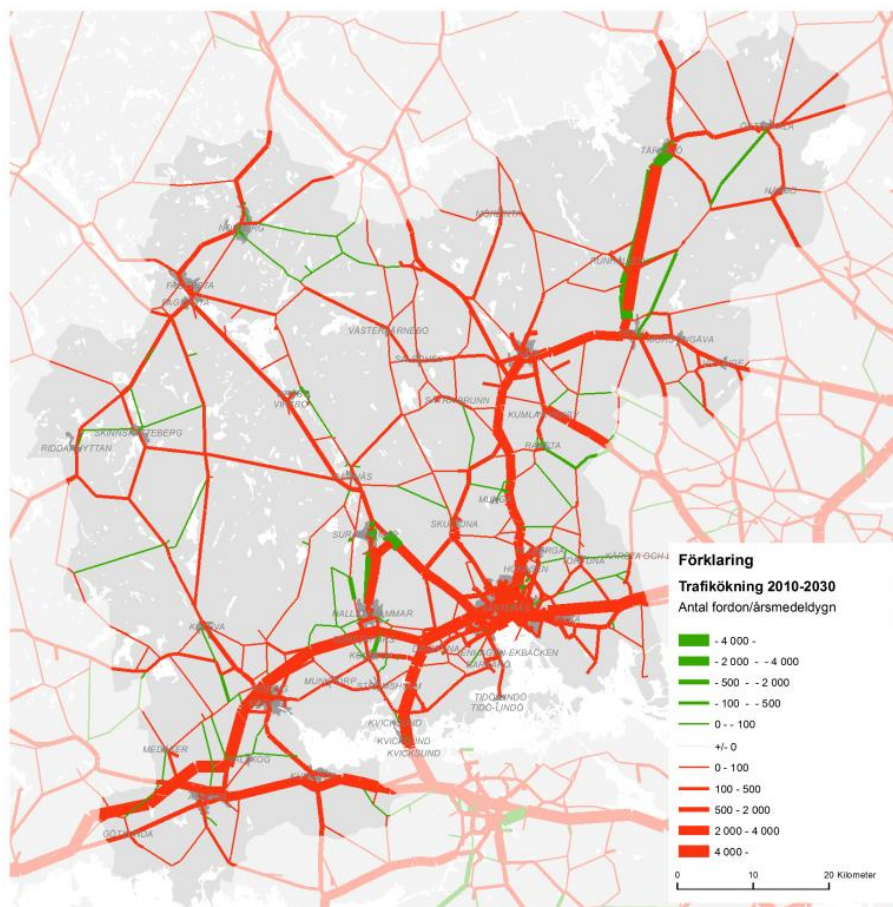


Bild 9.1.1 Förändring av det totala vägtrafikflödet 2010-2030, fordon per årsmiddeldygn.

Källa: Trafikverket

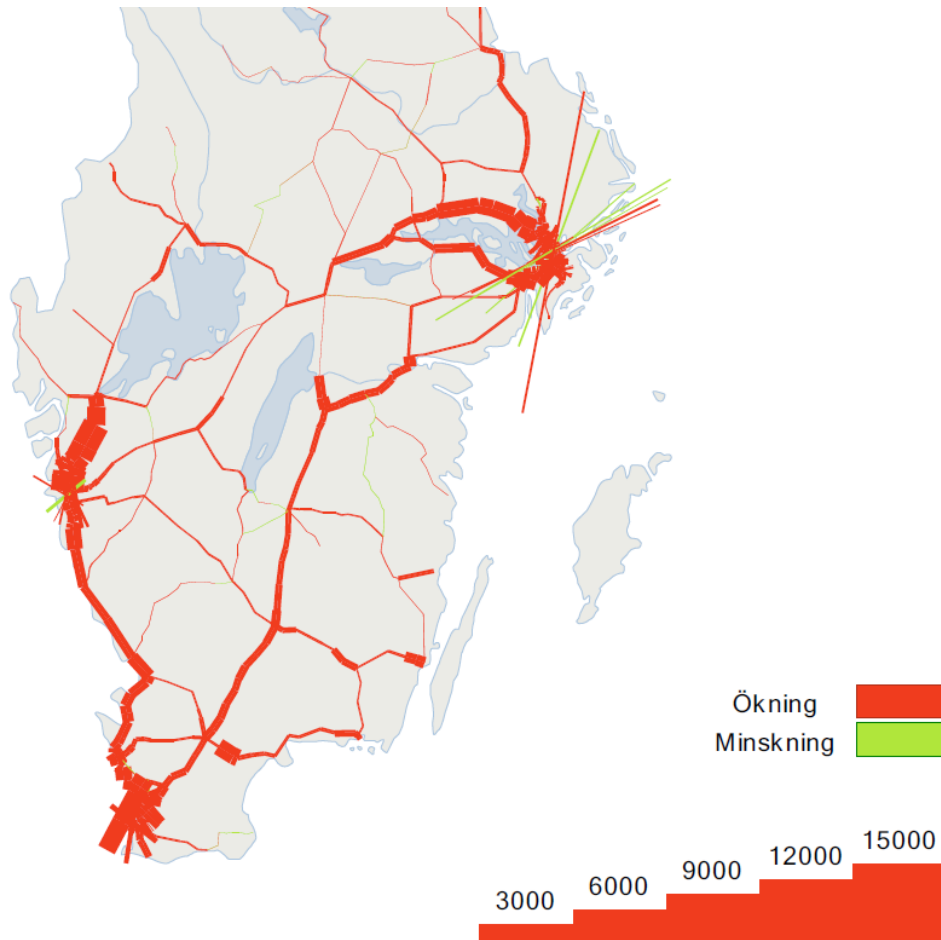


Bild 9.1.2 Förändring av personflödet på järnväg 2010-2030, tusental resenärer per år.
Källa: Trafikverket

Enligt Trafikverkets prognosrapport avseende persontransporters utveckling fram till 2030 beräknas persontransportarbetet på järnväg öka med 27 procent till 2030 jämfört med år 2010. Det regionala persontransportarbetet med tåg beräknas öka med 32 procent till 2030 jämfört med 2010, vilket motsvarar en årlig tillväxt på 1,4 procent. Bild 9.1.2 visar förändringen av det totala personflödet på järnväg 2010-2030 mätt i 1000-tal per år. I prognosen förutsätts Mälarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll vara utbyggd till fyra spår. För den lokala buss och spårtrafiken i Mälardalen förutsätts 2012 års trafikering gälla.

Prognosen för personresandet på järnväg visar att ökningen av antalet resenärer är mycket stort på järnvägarna norr och söder om Mälaren. Störst är ökningen på Mälarbanan mellan Stockholm och Västerås och på Svealandsbanan mellan Stockholm och Södertälje, men ökningen är betydande runt hela Mälaren.

Enligt Trafikverkets prognosrapport avseende godstransporters utveckling fram till 2030 väntas efterfrågan på godstransporter på järnväg öka från 2010 års nivå på 23,5 miljarder tonkilometer till 32,8 miljarder tonkilometer år 2030.

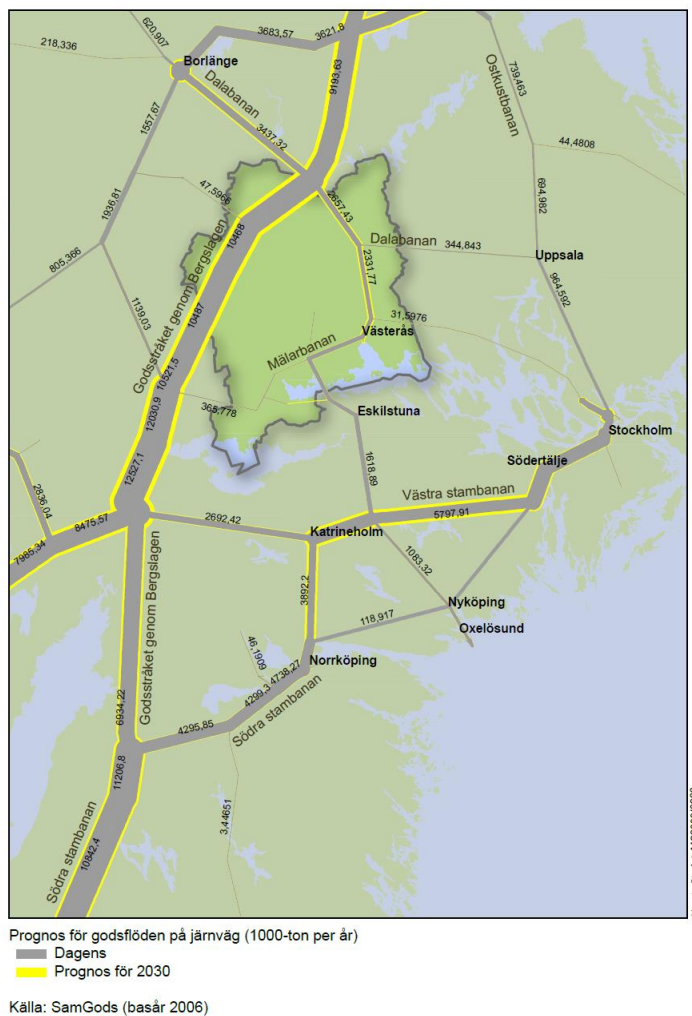


Bild 9.1.3 Prognos för godsflöden på järnväg 2030 (1000-ton per år)

En stor del av ökningen består av nya transportbehov till följd av utökad gruvbrytning i norra Sverige, varför godstransportökningen på det övriga järnvägsnätet bedöms vara måttlig. Om prognosökning på grund av malmtransporter exkluderas, beräknas antalet tonkilometer till 26,9 miljarder. Prognoserna för godstransporter på järnväg omfattar inga transportbehov för gruvverksamhet i Bergslagen. Däremot har en känslighetsanalys gjorts för järnvägsnätet med anledning av gruvbrytning i Grängesberg och Ludvika.

Godstransporter på sjö beräknas öka med 50 procent till år 2030, mätt i tonkilometer. Hamnarna beräknas öka sin hantering i ton med i snitt 46 procent och västkusten förväntas behålla sin dominerande ställning. Enligt godsprognosen beräknas lastade och lossade volymer gods att öka i Mälarhamnarna från 2,9 miljoner ton per år 2010 till 5,4 miljoner ton per år 2030, vilket motsvarar en ökning på 86 procent.

9.2 Kollektivtrafik

Framtida utmaningar för länets kollektivtrafik beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet för Västmanland som Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland tog fram 2012. Kollektivtrafikmyndigheten har också tagit fram en strategi för utveckling av den regionala kollektivtrafiken på väg och järnväg, kallad ”Utbud 2020”. Myndigheten skrev 2012 under avsiktsförklaringen om gemensam utveckling av storregional tågtrafik enligt den så kallade Trafikplan 2017.

Av avsiktsförklaringen framgår att insatståg mellan Stockholm och Västerås antas kopplas ihop med tåg från Bergslagspendeln från Ludvika/Fagersta för att skapa direktförbindelser med Stockholm från orterna längs Bergslagspendeln.

Av trafikförsörjningsprogrammet framgår också att den storregionala stomtrafiken behöver kompletteras med en snabbare trafik, med kortare restider för att driva på regionförstoring och binda samman de utpekade storregionala kärnorna inom östra Mellansverige, framförallt Stockholm, Uppsala, Västerås, Örebro och Eskilstuna. Den storregionala och regionala kollektivtrafiken behöver ses i ett sammanhang, där den storregionala stomtrafiken kompletteras med regionaltåg och expressbussar för att nå större regionala målpunkter och utveckla resandet i viktiga regionala pendlingsstråk. Regionbussar kompletterar regionaltåg och expressbussar, för att nå målpunkter i mindre orter och på landsbygden. Medan regionaltåg och expressbussar prioriterar restid och turtäthet, prioriterar regionbussarna geografisk täckning före restid.

Tätortstrafiken kompletterar den regionala kollektivtrafiken, inte minst i tätorter med målpunkter som är av regionalt intresse (t ex skolor, arbetsplatser eller sjukhus). Byten mellan regional kollektivtrafik och tätortstrafik kräver därför smidiga byten, med korta väntetider.

Den ökade pendlingen såväl inom länet som till omgivande län ställer ökade krav på kollektivtrafiken med avseende på t ex restid, ökad turtäthet, tillgänglighet och informations- och biljettsystem. Vidare ställs krav på kapacitet både avseende kollektivtrafiken och transportinfrastrukturen. I Västmanland finns behov av infrastrukturåtgärder för utvecklad regional kollektivtrafik, t ex. i anslutning till resecentra (ombyggnad av bussangöring, utbyggnad av pendlarparkeringar för bil och cykel, anpassning av stationsmiljöer för ökad tillgänglighet för funktionshindrade), utbyggnad av pendlarparkeringar för bil och cykel, vändslingor och hållplatser längs regionala kollektivtrafikstråk samt stödsystem för effektivare kollektivtrafik.

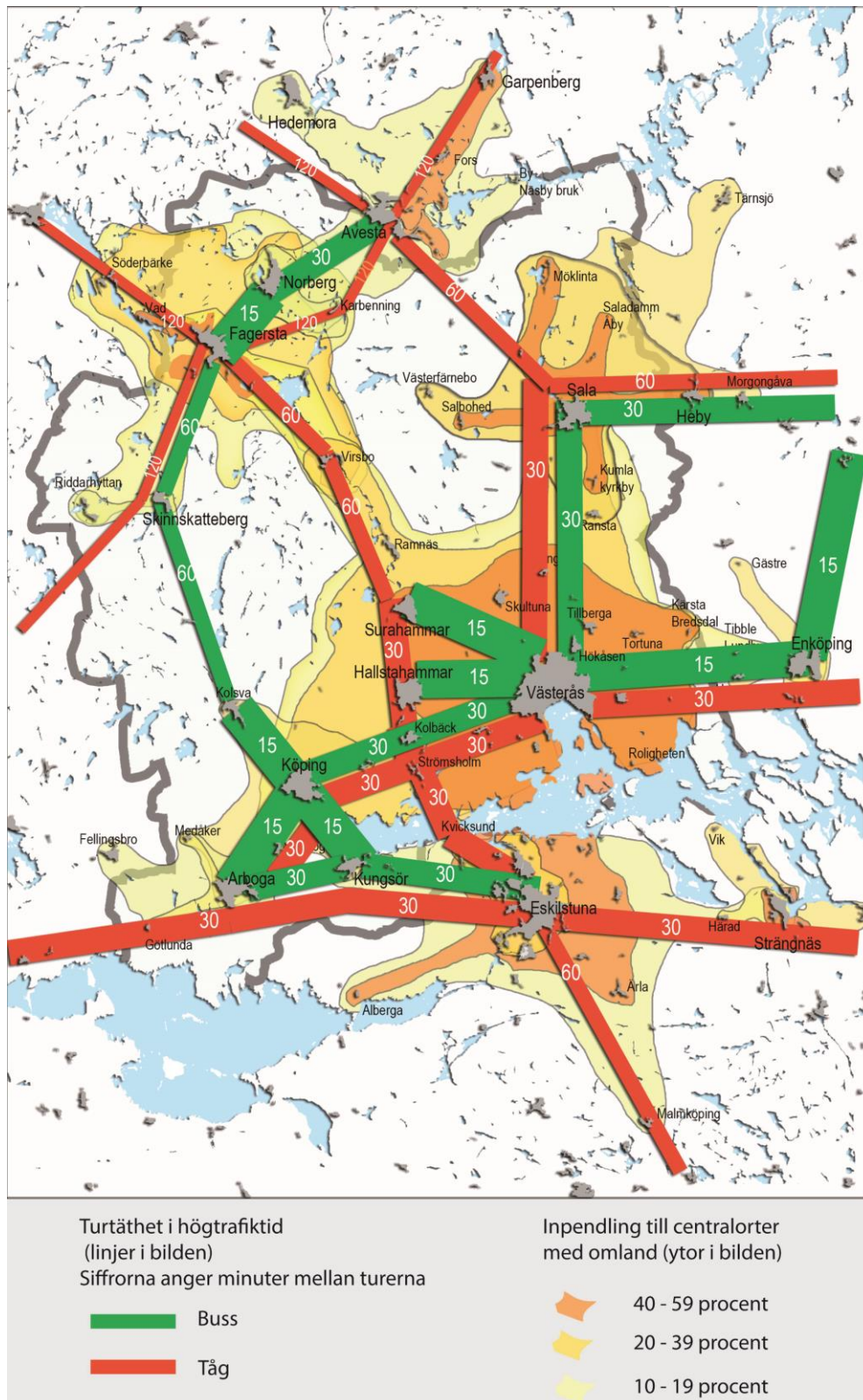
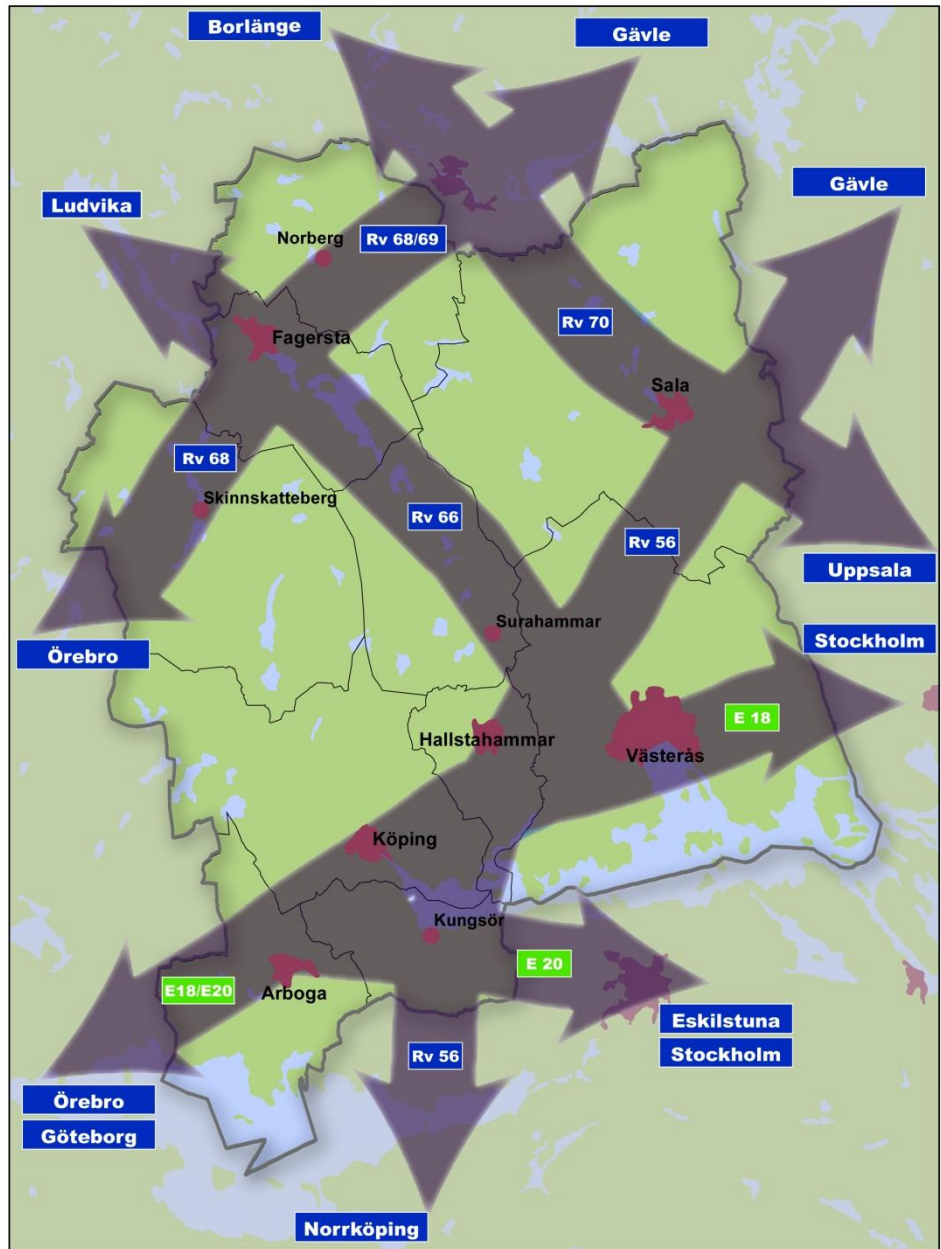


Bild 9.2.1 Översiktsbild, Kollektivtrafikmyndighetens strategiska inriktning "Utbud 2020".
Källa: Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län

9.3 Funktionella stråk

Översiktskartan nedan visar de prioriterade nationella och regionala landinfrastrukturstråk som korsar Västmanlands län.



Viktiga stråk i Västmanland

Bild 9.3.1 Prioriterade nationella och regionala stråk i Västmanlands län.

9.3.1 Örebro-Arboga/Köping-Västerås-Enköping-Stockholm

Stråket omfattar väg E18 och Mäljarbanan. E18 är ett utpekat nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätet (TEN-T) och stråket som helhet är också viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen. Det är ett prioriterat kollektivtrafikstråk med tågtrafik samt med regional stombusstrafik mellan Arboga och Köping och Köping-Västerås. Mellan Arboga-Västerås-Enköping-Stockholm finns också expressbusstrafik.

Stråket ingår tillsammans med E20, Svealandbanan och Västra stambanan i det så kallade Nyckelstråket som förbinder Stockholm och Göteborg via Skaraborg. Nyckelstråket är en central pulsåder för transportsystemet i landet och har en central betydelse för såväl person som godstransporter på väg och järnväg.

Väg E18 har motorvägsstandard längs hela stråket utom på delen mellan Köping och trafikplats Västjädra väster om Västerås samt mellan Västerås och Sagån, strax öster om Västerås, där vägen är mötesfri väg. Fordonsflödena mellan trafikplats Västjädra och Hallstahammar uppgick år 2011 till 19 210 fordon/dygn. På delen mellan Hallstahammar-Köping uppgick flödena till ca 14 300-14 900 fordon/dygn (2011 års nivå).

Mäljarbanan förbinder Stockholm med Västerås och Örebro och mellanliggande orter längs banan. Persontrafiken dominerar och godstransporter finns främst på sträckan Västerås-Arboga-Frövi. Banan har enkelspår längs delarna Kolbäck-Valskog, Arboga-Hovsta och Jädersbruk-Frövi, i övrigt har den dubbelspår. Mellan Stockholms central och Bålsta trafikeras banan av pendeltåg och fjärrtåg.

I Trafikverkets godstransportprognoser fram till 2030 förväntas kapacitetsutnyttjandet på delarna Karlberg-Barkarby, Kolbäck-Valskog och Arboga-Hovsta bli ca 0,85, vilket innebär att banan förväntas få hög störningskänslighet och stora problem att utföra banunderhåll. Delen Jädersbruk-Frövi förväntas ha ett kapacitetsutnyttjande på 0,71, vilket innebär ett störningskänsligt system.

Brister och behov

E18 mellan Köping och trafikplats Västjädra (där väg 56 ansluter till E18) är 2013 fortfarande mötesfri väg. Fordonsflödena mellan trafikplats Västjädra och Hallstahammar är nära kapacitetsgränsen för mötesfria vägar. Även på delen mellan Hallstahammar-Köping är flödena stora. Sträckan är ofta föremål för trafikolyckor med begränsad framkomlighet som följd. Trafiken leds om via lokalgator i Köpings kommun och längs det lågtrafikerade vägnätet mellan Köping och Västjädra beroende på var olyckan inträffat. Förutom låg framkomlighet innebär omledning av trafiken stor risk för olyckor för framförallt oskyddade trafikanter. Alternativ omledningsväg är via Arboga eller Köping och Kungsör till E20 och tillbaka till E18 via väg 56 mellan Eskilstuna och Västerås, vilket innebär en betydande omväg för trafiken på E18. Motorvägsstandard mellan Köping och Västjädra leder både till ett effektivare och mer robust transportsystem samt till ökad trafiksäkerhet framförallt längs omledningsvägnätet. Det är viktigt att delsträckan snarast byggs ut till motorväg

så att vägen uppfyller de funktionskrav som kan ställas på E18 mellan Örebro och Stockholm.

Trafikverkets prognoser för persontransporterna på järnväg visar på kraftigt ökat resande på Mälarbanan år 2030. För att möta det behovet behöver trafiken utökas med fler avgångar i rusningstid kombinerat med tåg som kan transportera fler passagerare. För att utöka antalet avgångar krävs att åtgärderna på Mälarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll genomförs, där delen Tomtebodavägen-Huvudsta som avser anslutningen mellan Mälarbanan och Ostkustbanan är särskilt viktig. För Västmanland är färdigställandet av Citybanan och utbyggnaden av fyra spår mellan Tomtebodavägen-Kallhäll avgörande för bättre och effektivare pendlingsmöjligheter till Stockholmsområdet och för Västmanlands möjlighet att vara en del av den pågående regionförstoringen och dess utökade arbetsmarknad. Delen Barkarby-Kallhäll byggstartades 2012 och beräknas stå klart 2017.

Delarna Kolbäck-Valskog och Arboga-Hovsta är andra sträckor som kommer att kräva åtgärder för att säkra tillräcklig kapacitet för person- och godstransporter.

9.3.2 Örebro-Arboga/Kungsör-Eskilstuna-Södertälje-Stockholm

Stråket omfattar väg E20 och Svealandsbanan. E20 är ett utpekat nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätets (TEN-T) utpekade stomnät. Stråket som helhet är också viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen. Det är ett prioriterat kollektivtrafikstråk som trafikeras av tågtrafik samt med regional stombusstrafik i form av en kombination av landsbygdstrafik och expressbusstrafik mellan Köping-Kungsör-Eskilstuna. Stråket ingår tillsammans med E18, Mälarbanan och Västra stambanan i det så kallade Nyckelstråket som förbinder Stockholm och Göteborg via Skaraborg. Nyckelstråket är en central pulsåder för transportsystemet i landet och har en central betydelse för såväl person som godstransporter på väg och järnväg.

Väg E20 är mötesfri väg mellan Arboga och Östertälje i Eskilstuna kommun. Därefter är vägen utbyggd till motorväg hela vägen till Södertälje och vidare mot Stockholm. Fordonsflödena varierar mellan 7 700 och 10 400 fordon per dygn, mellan Arboga och gränsen till Södermanlands län.

Svealandsbanan förbinder Kungsör med Eskilstuna och Södertälje och i förlängningen med Stockholm. Den förbinder också Kungsör med Arboga och Örebro, via Valskog, där Svealandsbanan ansluter till Mälarbanan. Svealandsbanan är därmed en viktig bana för Kungsör med avseende på arbets- och studiependling. Persontrafiken dominerar och godstransporter sker främst på sträckan mellan Eskilstuna och Valskog. Banan har dubbelspår mellan Södertälje Syd och Läggesta och mellan Eskilstuna och Folkesta. I övrigt har banan enkelspår hela vägen till Valskog.

I Trafikverkets godstransportprognoser fram till 2030 förväntas kapacitetsutnyttjandet på delen mellan Folkesta och Rekarne vara nära 1, vilket innebär att banan förväntas få hög störningskänslighet och stora problem att utföra

underhåll. Delarna Läggesta-Eskilstuna och Rekarne-Valskog förväntas ha ett kapacitetsutnyttjande mellan 0,7 och 0,75, vilket innebär ett störningskänsligt system.

Brister och behov

Trafikflödena längs väg E20 mellan Arboga och Öster Tibble ligger ännu under kapacitetstaket för mötesfria vägar. Mellan Kungsör och Öster Tibble finns dock flera korsningar, vars utformning på sikt behöver ses över. Motorvägen E18/E20 underutnyttjas, då länken Arboga/Gräsnäs-Reutersberg inte är utbyggd. Det är framför allt den tunga trafiken som fortsätter att köra genom Arboga tätort och gamla E18 fram till Slyte trafikplats.

I utredningen om kapacitetshöjande åtgärder för gruvnäringen i Ludvika och Grängesberg har stråket mellan Ludvika och Oxelösund pekats ut som möjlig väg för malmen att transporteras. Stråket går via Bergslagsbanan, Mälarbanan, Svealandsbanan och stråket mellan Sala och Oxelösund. För Västmanland är det viktigt med en fungerande arbetspendling mellan de två storregionala kärnorna Västerås och Eskilstuna samt mellan Kungsör och Eskilstuna. Eventuella godstransporter mellan Ludvika och Oxelösund får inte påverka utvecklingen av persontrafiken på Svealandsbanan negativt, varför åtgärder för att klara gruvnäringens kapacitetsbehov också måste omfatta kapacitet för en utvecklad persontrafik längs dessa banor. Kapacitetshöjande åtgärder kommer då att krävas framförallt mellan Folkesta och Rekarne, men även mellan Rekarne och Valskog kommer kapacitetsutnyttjandet att vara högt 2030.

9.3.3 Norrköping-Kungsör-Eskilstuna-Västerås-Sala-Gävle

Stråket omfattar väg 56 (Räta linjen) och banstråket Sala-Flen-Oxelösund. Väg 56 är ett utpekad nationellt godsstråk och viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen. Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk med tågtrafik samt regional stombusstrafik mellan Sala och Västerås. Delen mellan Västerås och Eskilstuna trafikeras i huvudsak av tågtrafik. Expressbusstrafik finns också längs sträckan.

Väg 56 har varierande standard. Delar av vägen är utbyggd till mötesfri väg, medan andra delar går längs grusåsar som fungerar som vattentäkt för en stor mängd människor. I Västmanlands län varierar trafikflödet mellan ca 2 400 - 21 000 fordon per dygn. Större delen av Räta linjen genom länet har ett trafikflöde på ca 7 000 – 9 000 fordon per dygn (2010 års nivå).

Stråket Sala-Flen-Oxelösund är en enkelspårig bana som går via Västerås, Kolbäck och Eskilstuna. Banan trafikeras av både person- och godstrafik genom länet och vidare mot Flen i Södermanlands län. På delen Flen-Oxelösund går idag enbart godstrafik. I Trafikverkets godstransportprognoser fram till 2030 förväntas kapacitetsutnyttjandet på delen mellan Sala och Västerås bli drygt 0,95, vilket innebär att banan förväntas få hög störningskänslighet och stora problem att utföra banunderhåll. Delen Eskilstuna-Flen ö beräknas ha ett kapacitetsutnyttjande på

knappt 0,8, vilket tangerar hög störningskänslighet och problem att utföra banunderhåll.

Brister och behov

Väg 56 innebär en vägförkortning på fyra mil för trafiken mellan Norrköping och Gävle, jämfört med att åka via Stockholm. På sin väg korsar den Mälaren och passerar dessutom tre hamnlägen. Delen mellan Västerås och strax öster om Sala har byggts om till mötesfri väg. Delen mellan Sala och Heby har en vägplan som skickats för fastställelse. Delen mellan Stingtorpet och Tärnsjö i Uppsala län är den högst prioriterade etappen längs Råta Linjen. Vägplanen för projektet har vunnit laga kraft och byggstart är planerad till 2014.

Delen mellan Kvikksund och E18 är en länk med låg standard, både med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet och bör skyndsamt byggas om till mötesfri väg. Sträckor med låg standard längs Råta linjen, där utredning av mötesfrihet inte startat, bör påbörjas snarast. Sträckan mellan Stora Sundby och Kungsör är en sådan viktig etapp. I det sammanhanget måste också behovet av åtgärder för ökat skydd av Kungsörs vattentäkt utredas.

Söder om Sala korsar banan Sala-Flen Oxelösund den nationella riksväg 70 i en plankorsning. Det är en av få plankorsningar mellan järnväg och nationell väg som fortfarande återstår i landet. Om malmtransporter startar mellan Ludvika, Grängesberg och Oxelösund påverkas banan mellan Sala och Oxelösund och kapacitetshöjande åtgärder kommer att krävas, se stråket Örebro-Arboga/Kungsör-Eskilstuna-Södertälje.

Då kapacitetsutnyttjandet mellan Sala och Västerås kommer att vara mycket högt 2030, enligt Trafikverkets prognoser för godstransporter, behöver en åtgärdsvalsstudie påbörjas under planperioden för ökad kapacitet längs banan. På sikt kommer banan troligen att behöva byggas ut med mötesspår.

9.3.4 Uppsala-Sala-Avesta/Hedemora-Borlänge-Mora

Stråket omfattar riksväg 70 och riksväg 72 samt Dalabanan. Stråket är viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen. Godstransporter trafikerar riksväg 70 framförallt norr om Sala. Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk på delen mellan Sala och Uppsala med tågtrafik samt regional stombusstrafik som trafikeras av Upplands lokaltrafik. Salas geografiska läge innebär goda möjligheter att utgöra ett nav mellan södra Dalarna, Uppsala och Västerås.

Riksväg 70 har en god standard genom länet, då den byggts ut till mötesfri väg från Sala och hela vägen upp till Borlänge i Dalarnas län. I länet sammanfaller riksväg 72 med väg 56 mellan Norrköping och Gävle.

Dalabanan förbinder Uppsala med Sala, Borlänge och Mora och mellanliggande orter längs banan. Banan är enkelspårig och trafikeras av både person- och godstrafik, där godstrafiken främst trafikerar delen norr om Sala. I Trafikverkets godstransportprognoser fram till 2030 förväntas kapacitetsutnyttjandet på delarna Uppsala-Sala och Avesta/Krylbo-Borlänge bli 0,71 respektive 0,76, vilket innebär

ett störningskänsligt system. Sträckan Uppsala-Sala har ett högt kapacitetsutnyttjande.

Brister och behov

Brister kommer främst att uppstå på Dalabanan mellan Uppsala och Sala. Sala kommun arbetar tillsammans med Trafikverket för att se över plankorsningarna i Sala samt stationsområdet i Sala tätort. En åtgärdsvalsstudie kommer att starta under 2013, där även Länsstyrelsen kommer att delta.

9.3.5 Örebro-Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta-Gävle

Stråket omfattar riksväg 68 och Godsstråket genom Bergslagen. Godsstråket genom Bergslagen är ett utpekade nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätets (TEN-T) utpekade stomnät. Banan trafikeras också av persontrafik. Längs riksväg 68 sker en stor andel godstransporter och det är också en viktig väg för regional och storregional arbetspendling. Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk med regional stombusstrafik mellan Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg och vidare mot Avesta/Krylbo.

Riksväg 68 är utbyggd till mötesfri väg på sträckan mellan Avesta-Norberg-Fagersta. Trafikflödet varierar mellan ca 12 600 fordon per dygn inne i Fagersta (2010 års nivå) till ca 1 500 fordon per dygn söder om Riddarhyttan (2011 års nivå). Vid delen söder om Riddarhyttan och vid Kärrbo/Sundet-Björkviken är vägen som smalast.

Godsstråket genom Bergslagen förbinder Storvik med Mjölby via Avesta, Fagersta, Frövi och Hallsberg. Banan är ett utpekade nationellt godsstråk som ingår i EU:s utpekade stomnät för godstransporter på järnväg. Den är tillsammans med Malmbanan, Stambanan genom övre Norrland, Norra stambanan, samt Västra och Södra stambanan ett av landets största godsstråk. Persontrafiken längs stråket har ökat de senaste åren genom Tåg i Bergslagens trafikering av banan. Sträckan genom Västmanland är enkelspårig och av låg geometrisk standard. I Trafikverkets godstransportprognoser fram till 2030 förväntas kapacitetsutnyttjandet på delarna Storvik-Avesta/Krylbo, Avesta/Krylbo-Fagersta, Fagersta-Frövi respektive Åsbro-Degerön i Örebro län bli mellan 0,83 och 0,9, vilket innebär att banan förväntas få hög störningskänslighet och stora problem att utföra underhåll.

Brister och behov

Riksväg 68 Gävle-Avesta-Norberg-Fagersta-Skinnskatteberg-Örebro är en viktig väg avseende såväl godstransporter som arbetspendling. Vid Fors i Avesta i Dalarnas län planeras riksväg 68 dras sex kilometer i ny sträckning öster om Forssjön, då Stora Enso Fors kartongfabrik behöver mer mark i anslutning till sin fabrik för att kunna expandera verksamheten.

Sträckan som förbinder Skinnskatteberg, Fagersta, Norberg och Avesta är särskilt viktig för arbetspendling. Vägen kommer att öka i betydelse både med avseende på arbetspendling och godstransporter vid en eventuell gruvetablering i

Riddarhyttan, Norberg och Fagersta. För riksväg 68 mellan Riddarhyttan och Fagersta bör en åtgärdsvalsstudie startas tidigt i planperioden, för att identifiera rätt målstandard för vägen. Planupprättarna i Gävleborgs, Dalarnas och Örebro län har visat intresse för att göra en studie för hela stråket mellan Gävle och Örebro, för att skapa en gemensam bild och målsättning för stråket på längre sikt.

De gruvor som kan komma att etableras i Riddarhyttan, Norberg och Fagersta ligger längs Godsstråket genom Bergslagen. Trafikverket har i en förstudie inom ramen för Bana Gods i Mitt utrett möjligheten att genom smärre trimnings- och effektiviseringsåtgärder och utbyggnad av mötesstationer öka kapaciteten för nationella godstransporter utan att persontransporterna längs stråket påverkas negativt. Förstudien visar att målen inte kan klaras med enbart smärre åtgärder. Trafikverkets Kapacitetsutredning visar på medelstora kapacitetsbegränsningar längs stråket redan hösten 2011, där skalan omfattar små, medelstora och stora begränsningar. Kapacitetshöjande åtgärder längs Godsstråket genom Bergslagen i syfte att förbättra kapaciteten för existerande nationella godstransporter kommer även att gynna de godstransporter som genereras av en gruvetablering i Riddarhyttan, Norberg och Fagersta. Då Godsstråket genom Bergslagen ingår i det utpekade stomnätet för godstransporter på järnväg förväntas den 2030 ha en standard som innebär säkrare transporter och mindre trafikstörningar samt smidigare och snabbare resor, varför det är mycket viktigt att tillräckligt med medel avsätts till banan under perioden 2014-2025 för att tillgodose behovet av godstransporter för såväl befintlig som kommande näringsverksamhet.

9.3.6 Västerås-Fagersta-Ludvika

Stråket omfattar riksväg 66 och Bergslagspendeln. Stråket är ett viktigt regionalt stråk för godstransporter och regional och storregional arbetspendling. Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk med tågtrafik samt med regional stombusstrafik mellan Västerås och Surahammar.

Riksväg 66 kommer att vara utbyggd till mötesfri väg mellan Västerås och Fagersta i och med att etappen Surahammar-Sothällen byggs under 2013. Därefter är hela riksväg 66 genom Västmanland utbyggd till mötesfri väg, bortsett från delen mellan Fagersta och Smedjebacken i Dalarnas län. Trafikflödet varierar mellan 2 900 – 4 100 fordon per dygn mellan Fagersta och Smedjebacken, varav ca 15 procent tunga fordon (2011 års nivå).

Bergslagspendeln sträcker sig från Ludvika, via Fagersta, Surahammar och Hallstahammar ned till Kolbäck där den ansluter till Mälardalen. Banan är enkelspårig. Den trafikeras huvudsakligen av persontrafik, men har en inte oväsentlig godstrafik. Godstrafiken är både genomgående och lokalt genererad. Delen mellan Ludvika och Fagersta förbinder de två nationella godsstråken Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

I Trafikverkets godstransportprognoser fram till 2030 förväntas kapacitetsutnyttjandet på delen Ludvika-Fagersta uppgå till 1,0, vilket innebär att banan förväntas få hög störningskänslighet och stora problem att utföra

banunderhåll. Delen mellan Fagersta och Kolbäck förväntas få ett kapacitetsutnyttjande på 0,77, vilket innebär ett störningskänsligt system.

Brister och behov

Utbyggnad av riksväg 66 mellan Fagersta och Smedjebacken är prioriterat för Västmanlands län. Utbyggnaden till mötesfri väg bör ske i samordning med Dalarnas län på samma sätt som skedde vid utbyggnaden av riksväg 68 till mötesfri väg mellan Norberg och Avesta. I samband med utbyggnaden av vägen bör även korsningen riksväg 66/riksväg 68/länsväg 250 vid Oti i Fagersta ses över, då denna korsning varit olycksdrabbad.

Bergslagspendeln är viktig för arbets- och studiependling från länets norra del till Västerås och vidare mot Stockholm och Eskilstuna. Då trafikplan 2017 träder i kraft är avsikten att trafiken på Bergslagspendeln ansluts till trafiken på Mälarbanan på ett effektivt sätt som en del i regionförstoringen och en förstordad arbetsmarknad. Målsättningen är att utöka trafiken på Bergslagspendeln så att timmestrafik mellan Ludvika och Västerås och halvtimmestrafik mellan Fagersta och Västerås uppnås. Detta kan uppnås genom smärre åtgärder för att trimma och effektivisera systemet. Genom att förlänga mötesspåret mellan Brattheden och Ramnäs på delen Fagersta-Kolbäck, möjliggörs en effektivare fordonsanvändning så att fler turer kan köras längs banan med befintlig fordonsflotta.

Bergslagspendeln kan komma att vara en del av ett funktionellt dubbelspår för att klara malmtransporterna mellan Ludvika och Grängesberg till Oxelösund. De mötesspår som finns idag längs banan är korta och förlängda mötesspår kan komma att krävas. Vid en etablering av gruvor i Riddarhyttan, Norberg och Fagersta kommer Bergslagspendeln att vara en viktig förbindelselänk mellan två av gruvområdena i Bergslagen. Banan förbinder de nationella godsstråken Godsstråket genom Bergslagen med Bergslagsbanan, vilka båda är nationella godsstråk. Om Bergslagspendeln mellan Fagersta och Ludvika rustas kan sårbarheten på de båda nationella godsstråken minskas, vilket innebär ökad robusthet och högre effektivitet för godstransporter på järnväg mellan norra och södra Sverige.

Det finns också önskemål att redan idag använda Bergslagspendeln för godstransporter mellan Västerås och Ludvika. En åtgärdsvalsstudie bör startas för Bergslagspendeln, där banans potential för ökad arbets- och studiependling, dess eventuella del i en lösning för malmtransporter samt som förbindelselänk mellan två utpekade nationella godsstråk med potential att bidra till högre kapacitet och bättre robusthet för de nationella godstransporterna klarläggs. Studien bör leda till ett paket med åtgärder på kort och lång sikt. En sådan kartläggning bör också omfatta behov för befintlig näringsverksamhet längs banan, då det redan idag finns önskemål att i större utsträckning använda Bergslagspendeln för godstransporter mellan Västerås och Ludvika. En utgångspunkt måste vara att det ska finnas kapacitet för både utökad persontrafik och eventuellt tillkommande godstrafik.

9.3.7 Fagersta-Norberg-Hedemora/Falun-Rättvik

Stråket omfattar riksväg 69. Den var tidigare en länsväg som under 2012 pekats ut som riksväg. Trafikflödet varierar mellan ca 2 100 – 1 640 fordon per dygn mellan Norberg och Hedemora (2009 års nivå). Vägens bredd varierar mellan sex och nio meter.

Brister och behov

En förenklad åtgärdsvalsstudie bör genomföras för stråket i samarbete med Dalarnas län för att klarlägga stråkets funktion och framtida standard.

9.3.8 Kungsör-Köping-Kolsva-Fagersta

Stråket omfattar väg 250. Stråket är viktigt för den regionala arbetspendlingen där sträckan Kungsör-Hed också är en viktig del av det strategiska vägnätet i länet. Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk mellan Kungsör och Köping med tågtrafik och regional stombusstrafik och mellan Köping och Skinnskatteberg (länsväg 596) med regional stombusstrafik med tågpassning i Köping.

Vägen har en varierande standard. Mellan Kungsör och Köping är vägen 13 meter bred. Hastigheten är huvudsakligen 90 km/h och trafikflödet varierar mellan ca 4 800 fordon per dygn vid Kungsör till 7 700 fordon per dygn i Köping (2009 års nivå). Mellan Köping och Kolsva är vägen nio meter bred. Trafikflödet varierar längs denna sträcka mellan ca 5 700 fordon per dygn i söder och ca 2 500 fordon per dygn vid Kolsva (2009 års nivå). Norr om Kolsva är vägen mindre än sex och en halv meter bred och trafikflödet är ca 1 700 fordon per dygn vid Hed och 750-850 fordon per dygn norr om Hed mot riksväg 68 i Fagersta (2009 års nivå).

Brister och behov

Vägen mellan Kungsör och Köping är primär transportväg för farligt gods. Det är en viktig väg för arbetspendling mellan Köping och Kungsör, där kollektivtrafikmyndigheten planerar att utöka antalet turer längs vägen. En vägplan har tagits fram för ombyggnad till mötesfri väg. Om vägen inte byggs om till mötesfri väg kommer hastigheten på sikt att sänkas till 80 km/h.

Mellan Köping och Kolsva är vägen nio meter bred. Längs vägen går en belyst gång- och cykelbana, skild från vägen. Längs denna sträcka är hastigheten 90 km/h. På sikt kommer hastigheten att sänkas till 80 km/h om den inte byggs om till mötesfri väg. Norr om Hed och hela vägen till riksväg 68 i Fagersta är hastigheten 80 km/h. Vägen kan komma att öka i betydelse för såväl godstransporter som arbetspendling vid en gruvetablering i Riddarhyttan och på sikt även i Fagersta.

9.3.9 (Väg 56)-Kolbäck-Hallstahammar-Surahammar-Ramnäs

Stråket omfattar väg 252 och förbinder bruksorterna Ramnäs och Surahammar med E18 i söder samt i förlängningen Eskilstuna/Norrköping via riksväg 56. Vägen är en viktig väg för näringsliv och boende i Surahammar och Hallstahammar. Den är i huvudsak sex till sju meter bred och trafikflödet varierar

norr om E18 från ca 1 300 till ca 4 300 fordon per dygn (2009 års nivå). Andelen tung trafik varierar mellan 11-14 procent. Söder om E18 är trafikflödet ganska jämnt fördelat med ca 3 500 – 3 600 fordon per dygn, varav 13 procent tung trafik (2009 års nivå).

Brister och behov

Väg 252 mellan Hallstahammar och Surahammar är en gammal åsväg med en bredd som varierar mellan sex och sju meter samt med en hastighet som varierar mellan 50 och 70 km/h. Vägen är rekommenderad sekundär transportväg för farligt gods, samtidigt som den passerar skyddsområden för vattentäkter i både Hallstahammars och Surahammars kommun. Vägen planeras att byggas i ny sträckning mellan Hallstahammar och riksväg 66 strax söder om Surahammar. Stena Recycling har koncentrerat sin verksamhet till Hallstahammar. Antalet tunga transporter som leds genom bostadsområden i Hallstahammar har därmed ökat markant. En ny anslutning till den nya väg 252 norr om Hallstahammar kommer att medföra att transporterna leds utanför tätorten.

Trafikflödet norr om väg E18 och vidare mot Hallstahammar har trafikflöden som kan motivera mötesfri väg. Trafikverkets prognoser för persontransporternas utveckling fram till 2030 visar att trafikflödet kommer att öka längs väg 252 norr om E18 och vidare mot riksväg 66 söder om Surahammar om vägen byggs ut till mötesfri väg. Mellan Kolbäck och Sörstafors går en gång- och cykelväg, skild från vägen. Cykelväg finns också mellan Kolbäck och Strömsholm, av lite lägre standard. Det finns önskemål om utbyggd gång och cykelväg från E18 och vidare in mot Hallstahammar.

9.3.10 Örebro-Skinnskatteberg-Ramnäs

Stråket omfattar väg 233. Den är en viktig väg för näringslivet samt för arbetspendlingen till och från Skinnskatteberg. Dess betydelse för såväl godstransporter som arbetspendling kan komma att öka vid en gruvetablering i Riddarhyttan. Trafikflödet är längs större delen av vägen ca 1 200 fordon per dygn (2009 års nivå). Befintlig väg är ca 35 år gammal och har god standard med avseende på linjeföring och siktförhållanden. Vägen är sju till åtta meter bred.

Brister och behov

Hastigheten är idag 90 km/h men kan på sikt komma att sänkas till 80 km/h om inte vägen byggs ut till mötesfri väg.

9.3.11 Södertälje sluss och Mälarfärleden

Planering av Södertälje sluss/kanal med tillhörande färledsåtgärder pågår under hösten 2013. Underlag för miljöprövning håller på att tas fram och miljöprövning kommer att ske under första kvartalet 2014. Sedan Mälarfärleden fördjupades i början av 1970-talet har godset i Mälarsjöfarten legat kring fyra till fem miljoner ton per år. Samtidigt har antalet anlop halverats på grund av att fartygen blivit allt större, vilket inneburit att de allt eftersom inte kunnat trafikera Mälaren.

Södertälje sluss och åtgärderna i Mälarfärleden är viktiga för Västmanlands län, vilket inte minst visar sig i den sam- och medfinansiering som länet bidrar med. I den regionala infrastrukturplanen 2010-2021 avsätts 100 mkr under planperioden (drygt 13 procent av tilldelad ram), Västerås och Köpings kommuner bidrar med totalt 90 mkr och Sjöfartsverket avsätter 200 mkr av egna medel, av de totalt 1,5 miljarder som projektet är kostnadsberäknat till. För länet är det av stor vikt att projektet ligger kvar i den nya nationella planen 2014-2025 med samma tidplan som i gällande nationell plan.

Utbyggnaden av Södertälje sluss och åtgärderna i färleden ger en väsentligt ökad säkerhet. Färleden breddas och fördjupas, vilket ger en större säkerhetsmarginal mellan fartygen och färledens botten, samtidigt som modernare och säkrare fartyg kan trafikera leden.

Genom åtgärderna vid Södertälje sluss och i Mälarens färled möjliggörs en effektiv godshantering via sjöfarten och Mälarens hamnar. Mälarsjöfarten kan vara en del i skapandet av ett trafikslagsövergripande transportsystem där gods överförs från väg och järnväg till sjöfart. Mälarsjöfarten kan också bidra till ökad kapacitet genom att avlasta väg- och järnvägsnätet närmast Stockholm, då gods som ska transporteras vidare genom Sverige kan transporteras tio mil in i landet via sjötransporter för att därefter lastas om till väg och järnväg för vidare transport till slutdestinationen.

9.3.12 Övriga länsvägar

Länet har också ett antal övriga länsvägar som har en omfattande trafik eller är av särskild strategisk betydelse. Av dessa kan nämnas väg 596 som tillsammans med väg 250 mellan Köping och Hed utgör en strategisk länk för transportererna mellan Köping och Skinnskatteberg och som också ingår i ett prioriterat kollektivtrafikstråk med regional stombusstrafik.

Väg 596 är i huvudsak en åsväg med en vägbredd som varierar mellan sex och sex och en halv meter. Trafikflödet är ca 700 fordon per dygn (2004 års nivå).

Runt Västerås finns det ett antal länsvägar ut till kommunens större tätorter, som har betydande trafikflöden. Vägarna utgör viktiga länkar för att binda ihop tätorterna med centrala Västerås. Det gäller till exempel vägarna ut till Skultuna, Tillberga, Tortuna, Irsta och Dingtuna. Trafikflödena på dessa vägar varierar mellan 2 000 och 5 000 fordon per dygn (2003 och 2007 års nivå) och till flera av orterna finns cykelväg. Längs dessa vägar finns också regional kollektivtrafik som möjliggör framförallt arbets- och skolpendling.

9.3.13 Övriga järnvägar

Norbergsspåret Ängelsberg-Snyten-Kärrgruvan-Bålsjön är enkelspårigt och har mycket låg standard. På sträckan Ängelsberg-Snyten finns trafiklednings- och trafiksäkerhetssystem och sträckan är elektrifierad. Sträckan Snyten-Kärrgruvan-Bålsjön saknar dock automatiskt trafikledningssystem och den är heller inte

elektrifierad. Delen Snyten-Ängelsberg trafikeras enbart av genomgående godstrafik. Den norra delen av banan används enbart av turisttrafik sommartid. Det finns önskemål om att uppgradera banan mellan Snyten och Bålsjön till högsta bärighetsklass och även elektrifiera den. En uppgradering skulle innebära att ett antal företag i Norberg skulle kunna överföra sina transporter från lastbil till järnväg.

9.3.14 Gång- och cykelvägar

Flertalet tätorter i Västmanland är av en sådan storlek att cykel är ett attraktivt trafikslag längs särskilda gång- och cykelvägar eller i samtrafik på lågtrafikerade gator och vägar. Flera av länets kommuner arbetar aktivt med utbyggnad av cykelvägnäten och särskilt Västerås har en lång tradition när det gäller att cykla i stadsmiljö.

För det regionala cykelvägnätet finns inga utpekade strategiska stråk för cykel. Länsstyrelsen har dock startat upp ett arbete tillsammans med Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten för att ta fram en regional cykelstrategi och en utbyggnadsplan för cykelvägnätet i länet. Arbetet kommer att utvecklas till att involvera kommunerna, så att samplanering kan ske av gång- och cykelåtgärder på det regionala och kommunala vägnätet. För att cykeln ska bli ett attraktivt alternativ till bilen för de korta resorna behövs inte bara cykelvägarna utan även till exempel sammanhängande cykelnät över administrativa gränser utan felande länkar, tydlig vägvisning, funktionella cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder, pendelparkeringar och hållplatser samt inte minst ett fungerande underhåll av cykelvägarna.

En erfarenhet av utbyggnaden av mötesfria vägar i landet är att möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig längs och tvärs vägarna upplevs ha försämrats. Även i Västmanland finns ett behov av att se över möjligheten att gå och cykla längs delar av de vägar som byggts ut till mötesfria vägar. Arbetet med den regionala cykelstrategin kommer att visa behovet av gång- och cykelvägar längs det regionala vägnätet, men bedömningen är att behovet av cykelåtgärder är relativt stort i länet.

9.4 Funktionella noder

9.4.1 Hamn- och terminalverksamhet i Västmanland

Parallellt med Sjöfartsverkets projekt Södertälje sluss/kanal och Mälarfärleden förbereder sig Västerås stad och Köpings kommun genom att se över vilka åtgärder som krävs i och i anslutning till hamnarna i Västerås och Köping för att kunna öka kapaciteten när Södertälje sluss och färleden är ombyggd.

För att uppnå största utväxling av projekt Södertälje sluss är det nödvändigt med fungerande och effektiva anslutningar mellan hamn och anslutande järnväg och vägar, t ex. nya och utvecklade anslutningar från Mälarbanan till hamnområdena i

Västerås och Köping, ombyggnation och elektrifiering av spår inne i hamnområdena samt uppställningsspår inom Västerås hamnområde och förstärkning av kajer och fördjupning av hamnbassängen i Västerås.

Västerås stad har fattat beslut om en handlingsplan för utveckling av Västerås hamn. Av handlingsplanen framgår att åtgärder som kommunen själv råder över ska påbörjas 2014 och genomföras kontinuerligt, där vissa delar ska vara avslutade 2017.

9.4.2 Västerås resecentra

När Citybanan är färdigställd och Trafikplan 2017 successivt genomförs kommer sannolikt kapaciteten på Västerås bangård inte att räcka till. Antalet spår är för få för att klara den förväntade pendeltrafiken på Mälarbanan, Bergslagspendeln och stråket från Sala vidare ner mot Eskilstuna och Norrköping. I Västerås stad pågår ett stadsutvecklingsprojekt där Västerås resecentra ingår. Den stadsdel som ska utvecklas ligger idag som ett industriområde mitt i city. De övergripande målen med stadsutvecklingsprojektet där stationsområdet ingår är att skapa ett attraktivt och effektivt resecentrum, att stationsområdet ska bli en tydlig och självklar länk mellan city, centrala Mälarstranden och Mälaren samt att hela området ska bidra till ett utvidgat city, innehålla attraktiva kvarterstyper och attraktiva allmänna ytor. Västerås som viktig bytesnod ska kopplas samman till en fungerande helhet tillsammans med det regionala och lokala bussnätet, för att klara nuvarande och framtida reseströmmar. En utredning för att klarlägga behovet av spårkapacitet genom Västerås och på stationsområdet pågår och beräknas vara klar under 2013. En första etapp planeras stå klar till 2017 då Citybanan färdigställs.

9.4.3 Västerås flygplats

Västerås flygplats ägs av Västerås stad. Flygplatsen har idag linjetrafik till London, Barcelona, Malaga, Alicante och Palma de Mallorca samt chartertrafik. Under sommaren avgår också inrikesflyg till Visby. Dessutom finns idag en omfattande flygfraktverksamhet.

Västerås flygplats är av nationellt intresse för flygtrafiken genom att flygplatsen har möjlighet att i särskilda situationer ta hand om flygtrafik som normalt trafikerar Arlanda. Flygplatsen ligger i direkt anslutning till E18 i östra Västerås. Då E18 mellan Västerås och Sagån är utbyggd till motorväg 2014 kommer det att vara motorväg hela sträckan från Västerås till Stockholm.

Västerås stad utreder under 2013 båda sina flygplatser, Västerås flygplats och Johannisbergs flygplats. Flygplatsutredningen kommer att vara ett viktigt beslutsunderlag för det fortsatta strategiska arbetet med flygplatserna.

Västerås flygplats är utpekad som riksintresse för luftfartens långsiktiga kapacitetsbehov i Stockholm-Mälarregionen. Det innebär att även om flygplatsverksamheten läggs ner, så får flygplatsen och dess influensområde inte användas för verksamhet som är i konflikt med flygets behov. Utredningen som

Västerås stad genomför syftar till att få fram ett brett samlat underlag för beslut om flygplatsområdenas framtida inriktning t ex. med avseende på dess betydelse för Västerås som logistiknod för person- och godstransporter samt allmänflygets utveckling inklusive bruksflyg, taxiflyg, privatflyg och skolflyg. Beroende på vad utredningen kommer att visa kan det i framtiden finnas behov av komplettering av terminaler med vänthall, åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade m m.

Bilaga 1 Samlad effektbedömning av planens åtgärder

Mål/ Åtgärdsområde		Vägåtgärder Södertälje sluss Åtgärder för ökad säkerhet Åtgärder för att möjliggöra utökad och effektiv kollektivtrafik Åtgärder för att möjliggöra ökad kapacitet och kvalitet Åtgärder för förbättrad Enskilda vägar Kollektivtrafik Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder Kommunalt vägnät Åtgärder och utredningar									
		Namnsatta åtgärder	Trimmningsåtgärder					Statlig medfinansiering, mindre objekt			
Nationella mål och strategier	Transportpolitiska Funktionsmål	Funktionsmålet	++	++	+	++	+	+	+	+	?
		Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	+	+	+	++	+	+	+	+	?
		Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	++	++	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	?
		Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	++	++	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	+/-	+/-	+/-	++	+/-	+/-	+	+/-	?
	Transportpolitiska Hänsynsmål	Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.	+/-	+/-	+	+/-	+	+/-	+/-	+	?
		Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	+/-	+/-	+/-	++	++	+/-	+/-	++	?
		Hänsynsmålet	+/-	+	+	+/-	+/-	+	+/-	+/-	?
		Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet all-varligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020	++	+/-	++	+/-	+/-	+/-	+/-	+	?
		Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		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	-	+	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	+/-	+	+/-	+	+	+/-	+/-	+/-	?
Storregionala mål och strategier	Övergripande mål och strategier - En Bättre Sits	Skapa ett transportsystem där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i östra Mellansverige	+	++	+/-	++	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Skapa ett transportsystem där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt	+/-	++	+/-	++	+	+	+	++	?
		Skapa ett transportsystem där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet	+/-	+	+/-	++	+/-	++	+/-	+/-	?
		Skapa ett transportsystem där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling	+	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Möta och utveckla ett klimatneutralt transportsystem där åtgärderna i transportsystemet ses ur ett samlat regionalt och nationellt perspektiv, spårinfrastrukturen byggs ut kraftigt för att klara regionförstoring, sammanhållning, klimat och kapacitet samt där en utvecklad sjöfart kompletterar och avlastar väg- och spårssystem	-	++	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Möta och utveckla en effektiv regional och nationell struktur med snabba förbindelser, effektiva och attraktiva knutpunkter för kollektivtrafiken samt tillgänglighet till noder och större godsstråk	+/-	+	+/-	++	+/-	+	+/-	+/-	?
		Möta och utveckla konkurrensförmågan genom god tillgänglighet till Arlanda och infrastruktur för utvecklade storregionala logistiklösningar	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Möta och utveckla en sammanhållen kollektivtrafik i Stockholm-Mälarsregionen med stärkt kollektivtrafik i de större stråken, bättre trafik i glesare områden och ett sammanhängande kapacitetsstarkt huvudvägnät av god kvalitet	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Möta och utveckla ökad kostnadseffektivitet genom tillämpning av fyrstegsprincipen och bättre samverkan i planeringen	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	++
		Möta och utveckla goda möjligheter för alla trafikantgrupper genom en helhetssyn på resan och transporten samt tillvaratagande av ny kunskap	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	++

Mål/ Åtgärdsområde			Åtgärder för ökad säkerhet Algoritmer för att möjliggöra ökad kapacitet och kvalitet i kollektivtrafik Algoritmer för att möjliggöra ökad kapacitet och kvalitet i kollektivtrafik Enskilda vägar Kollektivtrafik Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, kommunalt vägnät Åtgärder avseende utredning och utvärdering									
			Namnsatta åtgärder		Trimmningsåtgärder				Statlig medfinansiering, mindre objekt			
Regionala mål och strategier	Regionala utvecklingsprogrammet 2007-2020 (RUP)	Ett effektivt transportsystem som bidrar till en långsiktig hållbar regional utveckling	+	+	+	+	+/-	+	+/-	+/-	+	?
		Stöd och utveckla flerkämighet i östra Mellansverige	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Ett integrerat godstransportsystem	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	?
		Ett säkert och tillgängligt vägtransportsystem	++	+/-	++	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+	?
	Trafikförslösningsprogram för kollektivtrafik Västanlands län	Tillgänglighet för en väl fungerande arbetsmarknad	+	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+	+/-	?
		Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+	+/-	?
		Långsiktigt hållbart resande	+/-	+/-	+/-	+	+	+/-	+/-	+	+/-	?
		Säker resa	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+	?	
		Enkel och attraktiv resa	+/-	+/-	+/-	+	+	+	+/-	+	+/-	?
		Miljö	Klimat	-	+	-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-
Hälsa	+		+	+	+/-	++	+	+/-	+/-	+	?	
Landskap	-		+/-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?	

Förklaring:

++	Ärgården bedöms ge stor positiv påverkan på målet
+	Ärgården bedöms ge positiv påverkan på målet
+/-	Ärgården bedöms ge obetydlig påverkan på målet
-	Ärgården bedöms ge negativ påverkan på målet
--	Ärgården bedöms ge stor negativ påverkan på målet
?	Ärgårdens konsekvenser är oklara

Bilaga 2 Inkomna brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen 2014-2025

Nedan följer en sammanställning över inkomna behov och önskemål insamlade från länets kommuner, landsting (Kollektivtrafikmyndigheten) och intressenter under januari – mars 2013, samt i samband med remissen av förslaget till regional infrastrukturplan 2014-2025. Inkomna behov har varit en del i framtagandet av inriktning och satsningsområden för den regionala infrastrukturplanen. Den första tabellen avser inkomna behov och önskemål avseende det regionala vägnätet. Den andra tabellen avser inkomna behov och önskemål avseende åtgärder som ingår i den nationella planen som tas fram av Trafikverket. Under framtagandet av den regionala planen har alla behov och önskemål som avser den nationella planen vidarebefordrats till Trafikverkets regionkontor.

Behov och önskemål regionala vägar

Åtgärd	Organisation
Namnsatta åtgärder > 25 mkr	
Rv 68 Sundet - Björkviken, mötesfri väg	Fagersta, Norberg
Rv 68 Björkviken – Oti, mötesfri väg	Fagersta, Norberg
Rv 68 vid Kärrbo och Sundet, trafiksäkerhetshöjande åtgärder	Skinnskatteberg
Rv 69 Norberg – Länsgränsen, breddning, standardhöjning	Norberg
Väg 66, 68, och 69, tillräcklig kapacitet för godstransporter till och från Västerås hamn	Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Väg 252, Hallstahammar-Surahammar	Hallstahammar
Väg 252, E18/Sörstafors-Hallstahammar	Hallstahammar
Väg 250, tillräcklig kapacitet för godstransporter till och från Köpings hamn	Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Ny förbindelse E18/Norsavägen/Västeråsvägen	Köping
Ny väg mellan v 580 –Ullvileden	Köping
Trimningsåtgärder < 25 mkr	
Korsning rv 66/v 233 i Ramnäs inkl skyltning och belysning	Skinnskatteberg
Sänkt hastighet längs v 250 genom Bysala	Skinnskatteberg
Sänkt hastighet i korsningen Centralvägen/rv 68 i Riddarhyttan	Skinnskatteberg
Väg 250, sidoskyddsåtgärder mellan Gunnilbokorset och Oti	Fagersta
Trafiksäkerhetsproblem vid på- och avfarterna vid Rönningen och Söderbärke rv68/rv 69	Fagersta
Trafiksäkerhetsproblem vid påfart till rv 66 vid Åvestbo	Fagersta
Mötesfri landsväg rv 66 Oti-Länsgränsen	Fagersta
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter vid två punkter längs v 256 i anslutning till Järnvägsgratan	Norberg
Väg 256, utfart från Bergvägen trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att styra trafiken rätt	Norberg
Trafiksäkerhetsåtgärd för cyklister korsning rv 66/Ramnäs/väg 252 Ramnäs-korset	Surahammar
Trafiksäker korsning väg 537/väg 538	Västerås
Uppgradering av bussterminalen vid Västerås resecentrum	Västerås
Upprustning av hållplatser längs det regionala vägnätet	Västerås
Byggande av pendlarparkeringar för cykel och personbil vid kommunens serviceorter	Västerås
Utbyggnad av hållplatser, vändslingor och pendlarparkeringar för cykel och bil på det regionala vägnätet (behov på kommunalt och regionalt vägnät motsvarande 172 mkr)	Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Cykelbana längs väg 558	Köping

Åtgärd	Organisation
Trimningsåtgärder < 25 mkr	
Cykelbana Köping-Kungsör, via Malmön och Jägaråsen	Köping
Gång- och cykelväg längs väg 250 mellan Kungs Barkarö och Köping	Kungsör
Gång- och cykelväg från centrum till Masmästarvägen längs Köpingsvägen	Skinnskatteberg
Gång- och cykelväg Rv 68/rv 69 Fagersta-Norberg	Fagersta, Norberg
Gång- och cykelväg, väg 512 Brattberget – Ridskolan	Arboga
Gång- och cykelväg, väg 249 Emaus villaområde – Länsgränsen	Arboga
Gång- och cykelväg längs väg 572 Arboga-Köping	Arboga
Gång- och cykelbana v 800, Evelund-infarten Sala silvergruva	Sala
Gång- och cykel, Sättra Brunn	Sala
Gång- och cykelväg, felande länk längs Bergslagsvägen i Ramnäs	Surahammar
Gång- och cykelväg rv 66 Surahammar-Västerås	Surahammar
Gång- och cykelväg Himmata-Köping	Köping
Gång- och cykelbana väg 252 Kolbäck-Strömsholm	Hallstahammar
Gång- och cykelbanan väg 619 Eriksberg-Kolbäck	Hallstahammar
Gång- och cykelbana väg 252 Lyckhem-Hallstahammar	Hallstahammar
Gång- och cykelväg längs väg 527, 3 km	Västerås
Gång- och cykelväg längs väg 537, 5 km	Västerås
Gång- och cykelväg längs väg 694, 6 km	Västerås
Gång- och cykelväg längs väg 702, 8 km	Västerås
Gång- och cykelväg längs väg 702, 3 km	Västerås
Belysning längs cykelväg korsningen väg 537/väg 538 – Barkarö	Västerås
Åtgärder för fungerande koppling mellan Västerås hamn och väg/järnväg	Västerås, Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Åtgärder för utveckling av Västerås hamn (muddring hamnbassängen, förstärkning av kajer och hamnytor, effektivisering av hamnytornas användning, översyn av kopplingen mellan sjö och väg/järnväg)	Västerås
Gruvnärningen i norra Bergslagen, transporter för att klara detta.	Skinnskatteberg
Korsning Oti rv66/rv68/v250, cirkulationsplats	Fagersta, Norberg
Korsning rv 66/rv 68/Secovägen cirkulationsplats	Fagersta
Utfart till rv 68 från Ringvägen	Fagersta
Utfart till rv 68 från Floravägen	Fagersta
Utfart till rv 68 från Norbergsvägen	Fagersta
Rv 68 från Fagersta, extra körfält vid infarten till Norberg	Norberg
Vänstersvängskörfält rv 68/Kornettgatan	Norberg
Vänstersvängskörfält, rv 68/Rönningstorpsvägen	Norberg
Åtgärder för begränsning av tung trafik väg 572 mellan cirkulationsplatserna vid E20 och Ekbacksbadet	Arboga
Rv 66, åtgärder i anslutning till Erikslund i Västerås	Surahammar
Korsning rv 66/infarten Virsbo, avfartsfält söderifrån	Surahammar
Cirkulationsplats v 250/avfartsramp E18	Köping
Cirkulationsplats v 250/v 580	Köping
Cirkulationsplats v 250/ Parkvägen, Kolsva	Köping
Avfarts- och påfartsramp v 250/Ullvileden och Järnvägsgränd	Köping
Statlig medfinansiering	
Åtgärder motsvarande ca 800 tkr per år	Fagersta
Åtgärder motsvarande ca 400 tkr per år	Norberg
Resecentrum Skinnskatteberg	Skinnskatteberg
Sala resecentrum, bussangöring, parkeringar för cykel och bil m m i anslutning till resecentrum	Sala
Pendlar- och cykelparkering vid Arboga station, kostnad ca 1400 tkr	Arboga
Cykelparkering vid järnvägsstationen Hallstahammar	Hallstahammar
Utvecklad stationsmiljö för en trygg, säker och attraktiv bytesnod	Arboga
Åtgärder för att öka attraktiviteten för det kollektiva resandet med buss, anpassning av hållplatser, bussgator, väntplatser, terminaler	Hallstahammar
Uppvärmad väderskyddad byggnad för resande vid järnvägsstationen i Hallstahammar	Hallstahammar
Väderskyddade, säkra och tillgängliga cykelgarage vid Västerås resecentrum	Västerås

Åtgärd	Organisation
Statlig medfinansiering	
Upprustning av hållplatser längs det kommunala vägnätet i Västerås	Västerås
Medfinansiering av åtgärder i anslutning till resecentrum i länets kommuner motsvarande 35 mkr	Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Utbyggnad av hållplatser, vändslingsor och pendlarparkeringar för cykel och bil på det kommunala vägnätet (behov på kommunalt och regionalt vägnät motsvarande 172 mkr)	Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Åtgärder avseende stödsystem och informatik för förenklat resande och för insamling av planeringsunderlag för utveckling av kollektivtrafiken motsvarande 21 mkr	Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Åtgärder för utveckling av Västerås stationsområde inkl nytt resecentrum (byggande av väg- och gatanläggning för regional kollektivtrafik, ombyggnad av Västerås bangård, byggande av stationer, terminaler, vänthallar och hållplatser m m)	Västerås, Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län, Handelskammaren Mälardalen
Gång- och cykelpassage vid järnväg Västerås resecentrum	Västerås
Gång- och cykelvägar på det kommunala vägnätet motsvarande en kostnad av ca 500 tkr per år	Arboga
Gång- och cykelbana, Kihlmansgatan, 2,5 mkr	Köping
Gång- och cykelbana, Sveavägen, 400 tkr	Köping
Gång- och cykelbana samt trafikåtgärder vid ny förskola Ringvägen, 1,3 mkr	Köping
Gång- och cykelbana, Västra Långgatan, 200 tkr	Köping
Gång- och cykelbana, Ringvägen mellan Floragatan / Västeråsvägen, 1,6 mkr	Köping
Gång- och cykelbana, Glasgatan (Nygatan-Järnvägsgatan)	Köping
Gång- och cykelbana, Nygatan (Västeråsvägen-Järnvägsgatan)	Köping
Gång- och cykelbanor i Kolsva och Munktorp	Köping
Gång- och cykelbana Knektbacken-Skolgatan	Hallstahammar
Gång- och cykelbana Gärdesgatan	Hallstahammar
Trafiksäkrad cykelöverfart Bränstaleden Hallstahammar	Hallstahammar
Trygg och säker gång- och cykelpassage vid cirkulationsplatsen väg 56/Returvägen	Västerås
Trafiksäkerhetsåtgärder S:t Olovsskolan, 1,5 mkr	Köping
Cirkulationsplats Stureleden/Köpingsvägen	Arboga
Cirkulationsplats Stureleden/Centrumleden	Arboga
Cirkulationsplats Torggatan-Tunadalsgatan, 3,6 mkr	Köping
Cirkulationsplats, Västeråsvägen/Ringvägen, 4 mkr	Köping
Cirkulationsplats, Ringvägen / Barnhemsgatan, 4 mkr	Köping
Cirkulationsplats Ringvägen/Furuvägen	Köping
Cirkulationsplats Ringvägen/Odensvivägen	Köping
Cirkulationsplats Ringvägen / Kramstagatan	Köping
Cirkulationsplats Bränstaleden-anslutning infart S Nibble	Hallstahammar
Åtgärder för utvecklingen av Västerås flygplats enligt särskild utredning	Västerås
Åtgärdsval och utredningar	
Utredningar och åtgärdsval för bytespunkter Västmanlands län och utvecklad tågförbindelse Eskilstuna-Västerås, motsvarande 3 mkr	Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län

Behov och önskemål Nationella planen 2014-2025

Åtgärd	Organisation
Tomtebodavägen-Kallhäll, utbyggnad fyra spår	Fagersta, Norberg, Arboga, Hallstahammar, Västerås, Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län, Handelskammaren Mälardalen
Mälärbanan, dubbelspår till Örebro	Arboga, Handelskammaren Mälardalen
Utbyggnad av dubbelspår runt Mälaren, "Mälarringen"	Västerås, Handelskammaren Mälardalen
Mälärbanan, tågstopp i Kolbäck	Hallstahammar
Satsningar för att tillgodose behov av pendling och godstransporter på E18/E20 mellan Göteborg och Stockholm samt Mälärbanan och Västra stambanan	Handelskammaren Mälardalen
Svealandsbanan, fler spår för ökad kapacitet för person- och godstrafik	Norberg, Arboga, Kungsör
Svealandsbanan Arboga-Kungsör-Rekarne, åtgärder med anledning av eventuell gruvbrytning i Bergslagen	Kungsör

Åtgärd	Organisation
Godsstråket genom Bergslagen, fler mötesstationer och dubbelspår mellan Storvik-Frövi	Fagersta, Norberg
Ny järnväg Eskilstuna-Västerås	Västerås, Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län, Handelskammaren Mälardalen
Ny järnväg Eskilstuna-Västerås-Enköping-Uppsala via Arlanda, Arosstråket	Västerås, Handelskammaren Mälardalen
Mötesspår Ramnäs-Brattheden	Skinnskatteberg, Fagersta, Hallstahammar, Västerås, Kollektivtrafiken Västmanlands län, Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Bergslagspendeln, bristande kapacitet och låg hastighet längs delen Fagersta-Västerås	Fagersta, Norberg, Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Bergslagspendeln, Fagersta-Ludvika, utbyggnad för effektiv persontrafik och tunga transporter	Fagersta, Norberg, Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Åtgärder för anpassning av Bergslagspendeln som funktionellt dubbelspår för transport av malm från Bergslagen till hamn	Västerås
Gruvnäringen i norra Bergslagen, transporter för att klara detta.	Skinnskatteberg
Ombyggnad av Västerås bangård	Västerås, Mälarhamnar AB
Sala resecentrum, ytterligare perrong	Sala, Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Dalabanan, Sala kollektivtrafiknod, ökad tillgänglighet och turtäthet och kortare restid	Sala, Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Dalabanan, val av utredningsområde norr	Sala
Utveckling banan Sala-Västerås	Västerås, Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Banan Sala-Oxelösund, delen Västerås-Kolbäck-Eskilstuna, kapacitetshöjande åtgärder	Hallstahammar
Drift- och underhållsåtgärder för bibehållen kapacitet Mälarbanan, Svealandsbanan och bandel 348 (Västerås N-Sala)	Mälarhamnar AB
Upprustning av järnvägen mellan Snyten – Kärrgruvan, Norbergs kommun	Norberg, åtta företag i Norberg, Mälarhamnar AB
Upprustning av järnvägen mellan Kärrgruvan – Bålsjön, Norbergs kommun	Norbergs kommun, Norra Västmanlands Kommunalteknikförbund
Bergslagspendeln, planskild korsning söder om Surahammars ishall	Surahammar
Bergslagspendeln, planskild korsning för gående i Ramnäs	Surahammar
Planskild korsning järnväg, väg 661 i Skinnskattebergs tätort	Skinnskatteberg
Planskild korsning järnväg Strömsbacka/Strå	Sala
Planskild korsning järnväg/gång- och cykel vid resecentrum	Sala
2 planskilda korsningar längs Sjötullsvägen	Köping
Rv 70 vid Kumla, planskild korsning järnväg	Sala
Södertälje sluss och Mälarfarleden	Hallstahammar, Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Upprustning bangården söder om Köpingsån inkl förstärkning, Köping	Köping, Mälarhamnar AB
Utveckling av Västerås hamn	Västerås, Mälarhamnar AB
Åtgärder på väg och järnväg i anslutning till utvecklingen av Köpings hamn	Köping, Mälarhamnar AB
Nya anslutningar från E18 till hamnområdena i Västerås och Köping	Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Väg 250, tillräcklig bärighet för godstransporter till och från Köpings hamn	Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Väg 56, 66, 68 och 69 tillräcklig bärighet för godstransporter till och från Västerås hamn	Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
E18 Köping-Västjädra, utbyggnad till motorväg	Norberg, Arboga, Köping, Hallstahammar, Västerås, Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen

Åtgärd	Organisation
E18 genom Västerås	Västerås
E18 Bro över Strömsholms kanal vid Sörstafors/Brånsta	Hallstahammar
Motorvägshållplats vid E18 i anslutning till rv 66	Hallstahammar
E20/Norra Ågatan, Arboga cirkulationsplats	Arboga
E20, tillräcklig standard mot Göteborg	Arboga
E20 Kungsör-Eskilstuna, trafiksäkerhetshöjande åtgärder i 6 st korsningar	Kungsör
E20 Gräsnäs-Reutersberg	Kungsör
E20 Trafikplats Gröndal, förlängda av- och påfarter	Kungsör
E20 Gång- och cykelväg Arboga-Kungsör	Arboga, Kungsör
Rv 56 Förbifart Sala, Sör-Kivsta	Sala
Rv 56 Kungsör-Stora Sundby, mötesfri väg och skydd av vattentäkt	Kungsör, Arboga
Rv 56 Katrineholm-Stora Sundby, mötesfri väg	Kungsör, Arboga
Rv 56 Norrköping-Gävle	Hallstahammar, Västerås, Handelskammaren Mälardalen
Väg 56, tillräcklig kapacitet för godstransporter till och från Västerås hamn	Mälarhamnar AB, Handelskammaren Mälardalen
Upprustning av hållplatser längs det statliga vägnätet	Västerås
Byggande av pendlarparkeringar för cykel- och personbil längs väg 55, 56 och E18	Västerås
Bulleråtgärder (järnväg) för boende vid Duvhällarna	Hallstahammar

Ingår i Länsstyrelsens rapportserie
ISSN 0284 - 8813

Har du frågor, önskar fler exemplar m m, kontakta
Länsstyrelsen i Västmanlands län, 721 86 Västerås

Tfn 021-19 50 00 | Fax 021-19 51 35 | E-post: vastmanland@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/vastmanland