

Sammanträdesdatum
2013-09-03

Dnr 2013/269

§ 203 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025; yttrande

INLEDNING

Sala kommun har beretts möjlighet att inkomma med yttrande över Länsstyrelsen i Västmanlands Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 (rapport 2013:8) inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Inriktningarna och satsningarna angivna i länsplanen utgår från de nationella, storregionala och regionala målen som finns för infrastrukturen, som under 2014-2025 är; slutföra den särskilda satsningen på säkra och framkomliga vägar, utveckla satsning på infrastruktur för kollektivtrafik, utveckla satsning på gång- och cykelåtgärder samt utveckla satsning på trafikslagsövergripande transportsystem.

Beredning

Bilaga KS 2013/188/1, yttrande från kommunstyrelsens förvaltning, samhällsbyggnadskontoret

Bilaga KS 2013/188/2, förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur

Lisa Granström föredrar ärendet.

Yrkanden

Per-Olov Rapp (S) yrkar

att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att till Länsstyrelsen i Västmanlands län avge yttrande avseende Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 i enlighet med förvaltningens skrivelse, Bilaga KS 2013/188/1.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

att till Länsstyrelsen i Västmanlands län avge yttrande avseende Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 i enlighet med förvaltningens skrivelse, Bilaga KS 2013/188/1.

—

Utdrag
kommunstyrelsen

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
TEKNISKA KONTORET

Kommunstyrelsen



YTTRANDE

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 inkl miljökonsekvensbeskrivning

Sala kommun har beretts möjlighet att inkomma med yttrande kring Länsstyrelsen i Västmanlands Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 (rapport 2013:8) inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

LÄNSPLANENS INNEHÅLL UR ETT SALA PERSPEKTIV

Inriktningarna och satsningarna angivna i länsplanen utgår från de nationella, storregionala och regionala målen som finns för infrastrukturen.

Inriktningen under 2014-2025 i Västmanland 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 länsplanen finns de viktiga regionala stråken för arbetspendling och godstransporter uppräknade. Inget av dessa stråk är i eller i anslutning till Sala kommun.

Den ekonomiska ramen för planperioden i Västmanland är 803 mkr. 65% av ramen avsätts för namnsatta åtgärder (de åtgärder som kostar över 25 mkr), 21% avsätts till trimningsåtgärder (åtgärder under 25 mkr) för ökad säkerhet och åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet. 11% av ramen avsätts till statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar och miljö och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet.

Åtgärdsområden

Namnsatta åtgärder: Inga namnsatta åtgärder återfinns i Sala kommun.

Trimningsåtgärder: Inga åtgärder anges utan ska utredas i planperiodens början. Fokus ska vara; åtgärder för ökad säkerhet, åtgärder för att möjliggöra utökad och effektiv kollektivtrafik, åtgärder för att möjliggöra ökad och säker cykling samt åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet.

Det anges att vid utbyggnad av cykelvägar i anslutning till tätorter är utgångspunkten medfinansiering 50/50 mellan staten och kommunen samt att bygga ihop de regionala och kommunala cykelnäten.

Kommunstyrelsens förvaltning
Tekniska kontoret

Statlig medfinansiering: Inga åtgärder anges i länsplanen. Medfinansieringen avser kollektivtrafikanläggningar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet.

Medel för genomförande av åtgärdsval och utredningar: Under denna rubrik presenteras två åtgärder som ligger inom Sala kommun; Översyn av vägar för jämn hastighet på väg 256 mellan Sala och Norberg samt Förbättrad kapacitet längs banan Sala-Västerås-Flen-Oxelösund. När det gäller järnvägsprojektet är prognosen att kapacitetsutnyttjandet 2030 kommer vara mycket högt mellan Sala och Västerås (på grund av kommande gruvdrift i Dalarna). På sikt kommer därför banan behöva förstråkas med mötesspår och planeringen för detta bör starta i god tid, dvs under denna planperiod.

Nationella planen och omgivande regionala planer

Väg 56, Råta linjen, tillhör det nationella vägnätet och är därför medtaget i den nationella planen. Se separat yttrande.

Dalabanan tas upp i Uppsala läns länsplan där de vill göra en åtgärdsvalsstudie för att identifiera åtgärder som möjliggör snabba och smidiga resor med tåg mellan Uppsala och Sala. I Västmanlands länsplan anges att Västmanlands län kommer medverka 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.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Den samlade bedömningen för planens miljöpåverkan är följande:

Klimat: Ökad miljöbelastning jämfört med nollalternativet och planen bidrar inte till att nå klimatmålen.

Människors hälsa: planen innebär att risken för att dödas och allvarligt skadas i trafiken minskar.

Landskap: Störst påverkan på landskapet blir där ny mark tas i anspråk för att bygga ny väg.

Länsstyrelsen kommer följa upp de miljökonsekvenser som utpekats i miljökonsekvensbeskrivningen.

SALA KOMMUNS SYNPUNKTER

Länsplanen

Sala kommun hade i samband med upprättandet av Länsplanen för infrastrukturåtgärder för perioden 2014-2025 möjlighet att framföra de brister i infrastrukturen som kommunen anser föreligger i Sala kommun.

Sala kommun noterar att inga av de definierade bristerna vad avser planskildhet har upptagits i länsplanen. Dock pågår ett samarbete mellan Trafikverket, Länsstyrelsen och Sala kommun avseende åtgärdsval. Men finansiering för kommande åtgärder

Kommunstyrelsens förvaltning
Tekniska kontoret

finns inte angivna i Länsplanen, vilket Sala kommun anser utgör ett stort hinder för att förebygga de definierade bristerna.

Korsningen i plan mellan järnvägen och rv 70 vid Kumla upptogs också i kommunens inventering av brister i infrastrukturen. Detta projekt finns inte heller namngivet i Länsplanen. Dock finns den redovisad i det bakgrundsmaterial som ligger till grund för Länsplanen. Sala kommun anser att det är av yttersta vikt att säkerställa en säker passage i detta läge och anser att projektet ska prioriteras i Länsplanen.

Sala kommun noterar även att sista delen av Förbifart Sala inte finns med som namngivet projekt vilket kommunen önskat. Detta kommer tyvärr innebära negativa konsekvenser för lång tid framåt för framförallt buller- och vibrationssituationen utefter Sörskogsleden.

Sala kommun ser positivt på att Västmanlands län medverkar i den åtgärdsvalstudie kring Dalabanan som Uppsala län avser att initiera. Dock borde Västmanlands län ta ett större ansvar för Dalabanan genom att projektet namnsätts.

Länsstyrelsen anger att de, i ärenden rörande statlig medfinansiering, ska påbörja att göra detta i en treårsprocess. Detta ser Sala kommun mycket positivt på då kommunens strategiska planering även denna utgår från ett treårsperspektiv. Kommunens planering med den strategiska planen påbörjas i oktober/november och antas i juni nästkommande år. Sala kommuns förhoppning är att planeringen för medfinansiering kan följa samma årscykel för att uppnå den optimala processen.

Sala kommun anser att stråk för arbetspendling även bör prioriteras till och från Sala. Sala har redan idag en stor del arbetspendling och utgör en knutpunkt med bland annat tågbyten mellan olika regioner. Detta lyfts även fram i Plan för Sala stad, den fördjupade översiktsplanen för Sala tätort.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Sala kommun har inga synpunkter på Länsplanens miljökonsekvensbeskrivning.



Länsstyrelsen
Västmanlands län

REMISS

1 (3)

Datum
2013-06-11

Diarienummer
341-2501-12

SALA KOMMUN Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink. 2013 -06- 1 1	
Diarienummer 2013/269	Aktbilaga 1

Länets kommuner samt berörda myndigheter och organisationer

Remiss Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 Västmanlands län

Länsstyrelsen i Västmanland har regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för Västmanlands län för perioden 2014-2025, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Länsstyrelsen inbjuder härmed länets kommuner, den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt berörda myndigheter och organisationer att yttra sig över planen.

Slutligt förslag till länsplan ska överlämnas till regeringen den 16 december 2013. Under våren 2014 kommer regeringen att fatta beslut om planens slutliga ekonomiska ram. Länsstyrelsen kommer därefter att fastställa den nya länsplanen för åren 2014-2025, senast den 30 juni 2014.

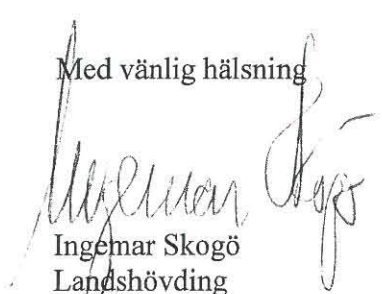
Trafikverket har uppdraget att upprätta en nationell plan för transportinfrastruktur 2014-2025. Den kommer att skickas på remiss under perioden 14 juni till 1 oktober 2013. Den nationella planen och den regionala länsplanen visar sammantaget statens investeringar i infrastruktur i länet under perioden 2014-2025.

Svar

Remissvar skickas till vastmanland@lansstyrelsen.se senast den 1 oktober 2013. Ange "Remiss länsplan 2014-2025, dnr 341-2501-12" i ämnesraden.

Eventuella frågor kan ställas till kommunikationsdirektör Ulrika Nilsson, per mejl ulrika.u.nilsson@lansstyrelsen.se, eller per telefon 010-224 93 19.

Med vänlig hälsning


Ingemar Skogö
Landshövding

Sändlista

Västerås stad
Hallstahammars kommun
Surahammars kommun
Köpings kommun
Arboga kommun
Kungsörs kommun
Fagersta kommun
Skinnskattebergs kommun
Norbergs kommun
Sala kommun
Landstinget Västmanland
Västmanlands kommuner och landsting
Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län
Polismyndigheten i Västmanlands län
Länets riksdagsledamöter
Insynsrådet
Trafikverket
Sjöfartsverket
Transportstyrelsen
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen i Dalarnas län
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Regionförbundet i Uppsala län
Regionförbundet Sörmland
Regionförbundet Östsam
Regionförbundet Örebro län
Region Dalarna
Region Gävleborg
Avesta kommun
Smedjebackens kommun
Örebro kommun
Eskilstuna kommun
Enköpings kommun
Södertälje kommun
TMR
Mälardalen AB
Västerås Flygplats
Handelskammaren Mälardalen
Svenskt Näringsliv

Företagarna
Svensk Cykling
Riksförbundet Enskilda vägar
TIM Pendlare
NTF Västmanland
LRF Mälardalen
Mittåkarna
DHR Västmanland
FUB Länsförening
Svenska Naturskyddsföreningen



Länsstyrelsen
Västmanlands län

SALA KOMMUN	
Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink. 2013-06-11	
Diarienummer 2013/269	Aktbilaga 2



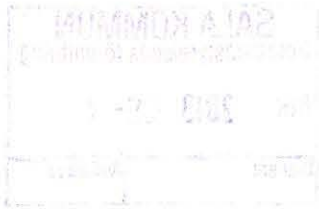
Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Västmanlands län

Remissversion juni 2013

LÄNSSTYRELSENS RAPPORTSERIE

Rapport 2013:8



Titel: Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

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

Förord

Skrivs efter remissen.

Innehåll

Sammanfattning	6
Åtgärdsplan	
1 Inledning	9
1.1 Bakgrund och syfte	9
1.2 Planeringsförutsättningar	9
1.3 Hur förslaget till länsplan togs fram	14
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	41
7.1 Samlad miljöpåverkan	41
Bakgrund	
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	60
9.1 Prognoser för person- och godstransporter 2030	61
9.2 Kollektivtrafik	64
9.3 Funktionella stråk	66
9.4 Funktionella noder	77
Bilaga 1 Samlad effektbedömning av planens åtgärder	79
Bilaga 2 Samlade effektbedömningar för planens namnsatta åtgärder	81

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.

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

Länets utpekade viktiga regionala stråk för arbetspendling och godstransporter 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 803 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 pottorna. 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, befolkningsutvecklingen, 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 Transportssystem) 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-Mälarenregionen.

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 Mälardalslän 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.

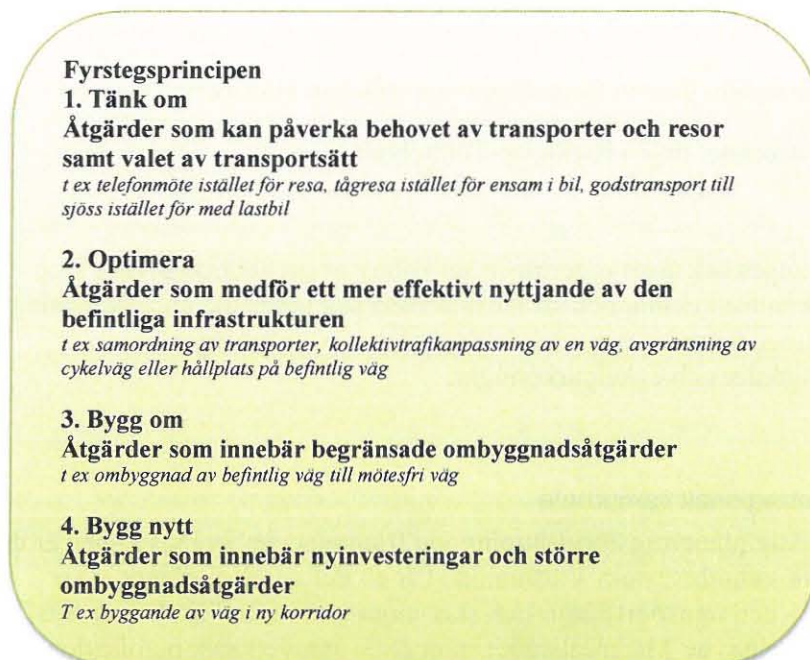


Bild 1.2.1 Övergripande bild över fyrstegsprincipens fyra steg.

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 togs 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 har också bjudit in kommunerna, landstinget/kollektivtrafikmyndigheten, näringsliv och intresseorganisationer att skriftligt redovisa behov och brister i transportsystemet, som en del i framtagandet av länsplanen.

Kontinuerliga möten har genomförts med Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland. Information om det löpande arbetet med länsplanen har skett 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 infrastrukturdagar som anordnas av Länsstyrelsen 1-2 gånger per år.

Länsstyrelsen har också deltagit i möten om åtgärdsplaneringen som Trafikverket region Öst har anordnat, samt i regionala och nationella hearingar med anledning av åtgärdsplaneringen.

Det storregionala samarbetet har skett inom ramen för samarbetet En Bättre Sits, där också Trafikverkets region Stockholm och region Öst deltagit.

Utöver detta har möten genomförts med planupprättarna i Dalarna och Gävleborg.

Underlag för prioriteringar och val av åtgärder för det regionala vägnätet har tagits fram i samarbete med Trafikverket region Öst och i samarbete med länets kollektivtrafikmyndighet.

Parallellt med arbetet med den regionala länsplanen har ett arbete med miljöbedömning genomförts för att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning för planen. Avgränsningssamråd har genomförts och synpunkterna har tagits tillvara i den fortsatta miljöbedömningsprocessen och i arbetet med den regionala planen.

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.

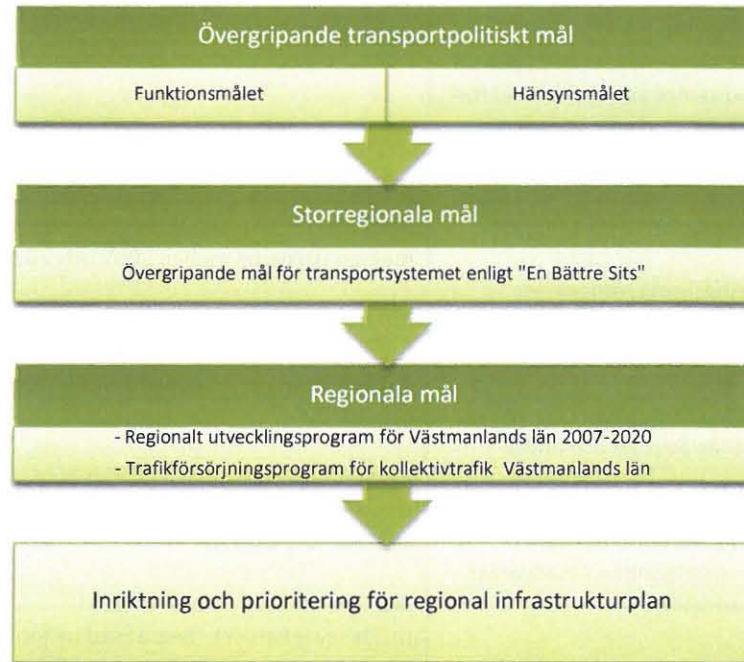


Bild 2.1 Översikt över mål och strategier som ligger till grund för den regionala länstransportplanen.

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>	
<p>Funktionsmål Tillgänglighet</p> <p><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></p> <p><i>Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.</i></p>	<p>Hänsynsmål Säkerhet, miljö och hälsa</p> <p><i>Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.</i></p>
Precisering av funktionsmålet	Precisering av hänsynsmålet
<p>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</p> <p>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</p> <p>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</p> <p>Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p> <p>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p> <p>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.</p> <p>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.</p> <p>Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.</p> <p>Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

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 förstord 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 stärkt 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 till en Länsplan för Västmanland. 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 långsiktig 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 långsiktig 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	<ul style="list-style-type: none"> Höja stombusshållplatsernas 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	
Ett integrerat transportsystem	Förbättra underhållet av järnvägen	
	Satsa på Mälarsjöfarten	
	Utveckla kombitrafik	
Ett säkert och tillgängligt vägtransportsystem	Ta tillvara Västmanlands strategiska läge	
	Utveckla det nationella vägnätet	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Arbeta för att kollektivtrafiken ska vara ett prisvärt alternativ till bilen.
		<ul style="list-style-type: none"> 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.

Länets utpekade viktiga regionala stråk för arbetspendling och godstransporter 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

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 Sits” 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
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 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												
Rv 66 Surahammar-Sothällen, MLV			X									
v 252 Hallstahammar-Surahammar, MLV	256	251	20	58	65	64,5	36,5	7				Medfinansiering
Södertälje sluss/kanal och Mälarfjärden	1 450	46	12			6,5	27,5					
År 7-12, namnsatta brister, föremål för åtgärdsval	275	225						13	67	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		522	32	58	65	71	64	20	67	57	88	
Trimningsåtgärder < 25 Mkr												
Åtgärder för ökad säkerhet		35						X		X	X	
Åtgärder för att möjliggöra utökad och effektiv kollektivtrafik		57	X	X	X			X	X	X	X	
Åtgärder för att möjliggöra ökad och säker cykling		35						X		X	X	Medfinansiering
Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet		40	X					X	X	X	X	
Total kostnad, trimningsåtgärder < 25 Mkr		167	12	3	3	0	0	31	46	54	18	
Statlig medfinansiering, mindre objekt												
Kollektivtrafik	130	65	X				X	X	X	X	X	
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, kommunalt vägnät	50	25	X	X	X		X	X	X	X	X	
Total kostnad statlig medfinansiering		90	13	0	2	0	1	16	18	18	22	
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												
Utökad 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	2	2	2	2	2	2	4	4	4	
Summa		803	59	63	72	73	67	69	135	133	132	

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 803 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 522 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.

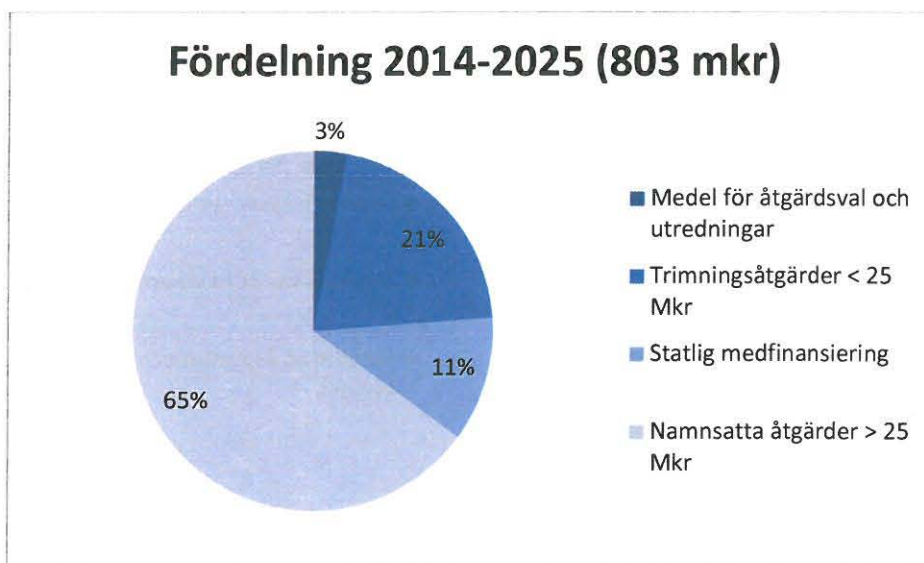


Bild 4.1.3 Planeringsramens fördelning under perioden 2014-2025.

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

167 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 65 mkr ska användas till statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar och 25 mkr till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet. Totalt avsätts 24 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.

57 mkr (34 procent av ramen för trimningsåtgärder) avsätts till åtgärder för att möjliggöra en utökad och effektiv kollektivtrafik. 35 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.

35 mkr (21 procent av ramen) avsätts till åtgärder för ökad säkerhet. Till åtgärder som ska leda till förbättrad kapacitet och kvalitet avsätts 40 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.

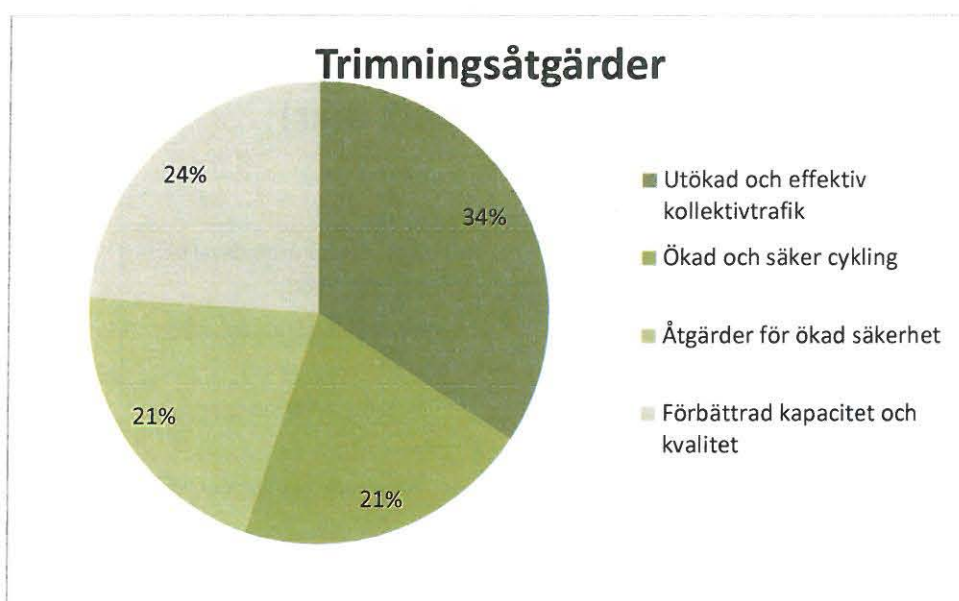
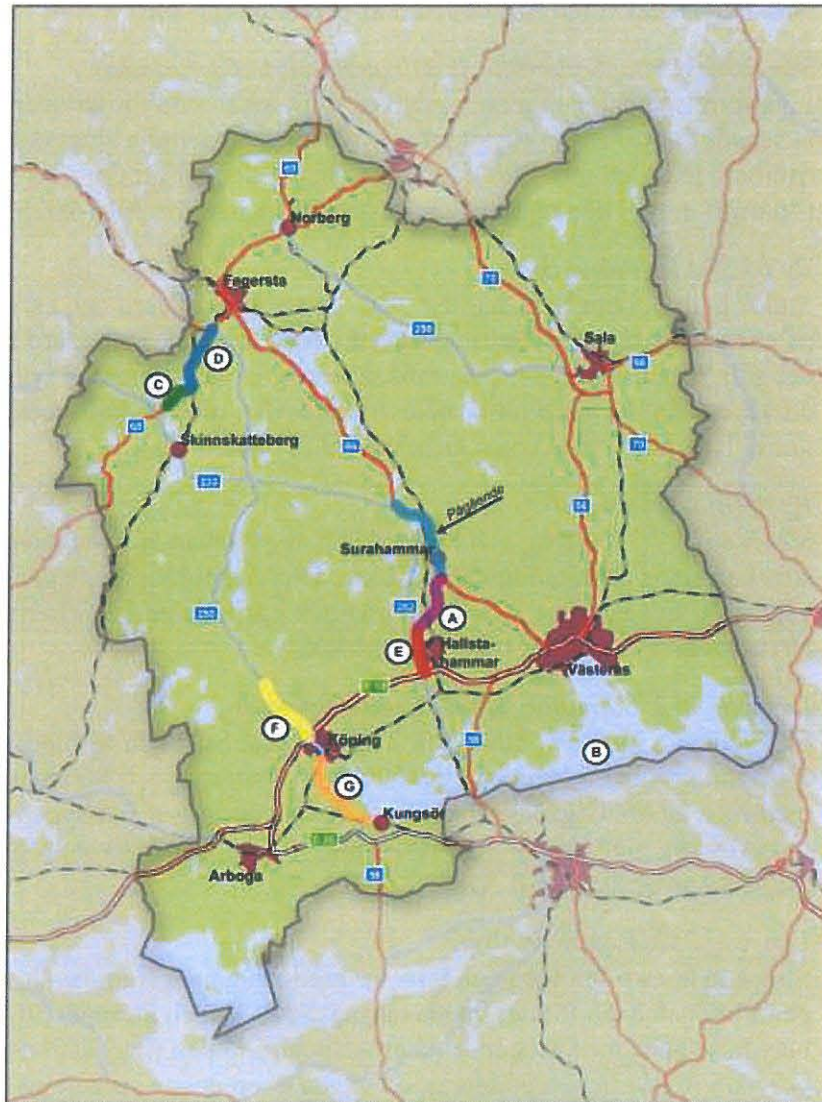


Bild 4.1.4 Fördelning av ramen för trimningsåtgärder mellan åtgärdsområden.

4.2 Åtgärdsområden

4.2.1 Namnsatta åtgärder

Alla planens namnsatta åtgärder avser åtgärder längs länets utpekade stråk för arbetspendling och näringslivets transporter. Namnsatta åtgärder ska föregås av åtgärdsvalsstudier.



Åtgärd	C Rv 68 Sundet - Björkvikens
D RV 66 Surahammar - Sothäljen	D Rv 68 Björkvikens - Oti
A v 252 Hallstahammar - Surahammar	E v 252 Sörstafors - Hallstahammar
B Söderlälje skussikanal, Mälarfjärden	F v 250 Köping - Kolsva
	G v 250 Köping - Kungsör

Bild 4.2.1 Översiktskarta med åtgärdsplanens namngivna objekt.

- 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 objektet är beräknad till XX.
- B. *Samfinansiering Södertälje sluss/kanal och Mälarfleden*
 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. Nettonuvärdeskvoten är beräknad till XX.
- 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 vägen ska byggas om till mötesfri väg och hastigheten 100 km/h. Nettonuvärdeskvoten är beräknad till XX.
- 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. Nettonuvärdeskvoten för projektet är beräknad till XX.
- F. *Länsväg 252, 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. Nettonuvärdeskvoten är beräknad till XX.

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.

G. Länsväg 252, 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. I avvaktan på en större ombyggnad kan smärre åtgärder för ökad säkerhet komma att genomföras. Nettonuvärdeskvoten för projektet är beräknad till XX.

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 variabla hastighetsskyltar, hastighetspåminnande information, varning för gång/cykel eller andra åtgärder inom ramen för ITS (Intelligenta transportsystem), förbättring av sidoområden, utbyggnad av kortare sträckor mötesfri väg m m.

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, men det är osäkert om åtgärden kommer att genomföras inom planperioden. Om rv 66 byggs ut till mötesfri väg före 2025, finns utrymme för åtgärden 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.

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 skolväg och för arbetspendling, utbyggnad av cykelvägar längs delar av stråk med mötesfria vägar, vägvisning som överensstämmer med vägvisning på

kommunalt cykelvägnät, åtgärder för att öka användningen av befintliga och nybyggda gång- och cykelvägar på det regionala och kommunala cykelvägnätet m m. Ramen kan också användas för samplanering av cykelåtgärder i samband med att mötesfri väg byggs ut på 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. 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 samt för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet. 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 också 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.

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 ska 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 och Norberg*
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 Mälarfjärden (nationella planen).

Under de närmaste åren kommer ett arbete att pågå för att prioritera åtgärder inom ramen för de åtgärdsområdena trimningsåtgärderna 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.

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.

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 knappt 240 000 personer. Antalet pendlare mellan de två kommunerna har ökat stadigt sedan 2004. Samarbeta 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 Mäljarbanan, 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 stamnät för vägar (TEN-T). Utbyggnad av E20 till motorväg mellan Eskilstuna och Arboga är ett viktigt vägprojekt i länet, men även en fortsatt utbyggnad av E20 till mötesfri väg hela vägen genom Skaraborg ner till Göteborg är av stor vikt för länet och dess näringsliv.
- *Godsstråket genom Bergslagen*
Godsstråket genom Bergslagen ingår i EU:s utpekade stamnät 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 Mäljarbanans utbyggnad mellan Tomtebodakallhäll är det viktigaste infrastrukturprojektet i den nationella planen för Västmanlands län. Fungerande arbetspendling mellan Stockholm och länets kommuner längs Mäljarbanan 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 stornätet 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 – 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 och Norberg. 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 Mäljarbanan 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 Mäljarbanan 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
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Effektivt transportsystem	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	+	+	+	+/-	+/-	+	+/-	
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 pottorna. 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 förstora 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) och Norberg. 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 Mäljarbanan mellan Barkarby och Tomtebodavägen är ett mycket viktigt projekt för Västmanlands län. Bättre kapacitet längs Mäljarbanan 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 pendlarparkeringar 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

Miljöbedömning är en process som görs som en del av arbetet med att utarbeta en regional plan för transportinfrastruktur. Syftet med miljöbedömningen är att främja en hållbar utveckling genom att få in miljöfrågorna tidigt i planprocessen och arbeta med dem som en integrerad del i planen. Resultatet av miljöbedömningen redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I detta kapitel beskrivs kort resultaten från planens miljökonsekvensbeskrivning.

Miljöbedömningen har begränsats till att primärt omfatta miljökonsekvenser inom Västmanlands län. För de miljöaspekter där konsekvenserna berör ett större geografiskt område än det egna länet har dock ett mer nationellt eller globalt perspektiv använts.

Miljöbedömningen har avgränsats till fokusområdena klimat, hälsa och landskap, vilket är de områden där planen kan komma att medföra en betydande miljöpåverkan. Nollalternativet definieras så att de åtgärder i planen 2010-2021 som pågår vid ingången av 2014 avslutas under perioden 2014-2025. Därutöver sker inga stora satsningar eller nyinvesteringar under planperioden 2014-2025. Nuvarande trafikutveckling och trender bedöms fortgå även framöver. Som pågående räknas fullföljandet av samfinansieringen av Södertälje sluss samt utbyggnaden av väg 252 Hallstahammar-Surahammar till mötesfri väg.

7.1 Samlad miljöpåverkan

Klimat

Planen medger åtgärder som både förbättrar förutsättningarna för en mer miljömässigt hållbar utveckling men även åtgärder som medger fortsatta utsläpp, bullerstörningar och ökade partikelhalter. Då klimatet i Västmanland har relativt låga värden, framförallt utanför tätorterna, kan visst utsläpp ske utan att det blir någon påverkan på klimatet. Dock bör klimatpåverkan ses även i ett perspektiv utanför länet där ett samlat grepp måste tas för att bromsa både den nationella och globala klimatutvecklingen som sker.

Åtgärder som främjar ökat bilresande och högre hastigheter bidrar till ökade utsläpp och partikelmängd. Dessa åtgärder omfattas ofta av breddning av väg där fokus är tillgänglighet och säkerhet. Sådana åtgärder omfattas främst av de namngivna åtgärderna, där nästan 50 procent går till byggande av ny väg mellan Hallstahammar – Surahammar, samt säkerhets- och kapacitetsförstärkande åtgärder på andra vägsträckningar.

PLANFÖRSLAG		
	Miljöpåverkan	
Fokusområde	Planalternativ	Kommentar
Klimat	-	Den ökade trafikmängden på väg kan i planalternativet till viss mån kompenseras med bättre förutsättningar för alternativa transportsätt till vägtransporter.
Hälsa	+	Planalternativet förbättrar trafiksäkerheten, ger förbättrade kommunikationsvägar samt ökad möjlighet till alternativa transportsätt till vägtransporter.
Landskap	+/-	Påverkan beror i stor utsträckning på utformning. Övriga åtgärder ger begränsad påverkan. Nollalternativet medger en mer naturlig utveckling av landskapet.

Bild 7.1.1 Den regionala planens samlade miljöpåverkan på utpekade fokusområden.

I och med trimningsåtgärderna finns dock möjlighet att dämpa den klimatpåverkan som dessa åtgärder medför. Förstärkning av cykelvägnätet, åtgärder för att öka kapaciteten i befintliga transportsystem (väg, cykel, järnväg), att förstärka förutsättningar för byte mellan olika transportmedel samt attitydspåverkande åtgärder ger förutsättning för att lägga om trafiken från bil till andra, mer klimatvänliga transportslag. För att få full effekt av detta måste dock begränsande åtgärder för biltrafiken göras, så att det blir svårare att åka bil och lättare med alternativa transportmedel.

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.

Som komplement till planen behövs även andra strategier och åtgärder för att begränsa biltrafikens ökning. Dessa åtgärder och strategier ligger dock utanför planens rådighet.

Hälsa

Hälsa är ett brett begrepp där både fysisk och psykisk hälsa är viktigt för ett totalt välmående. Med planförslaget förbättras möjligheten till effektiva transporter som kan öka möjligheten till arbetsmarknad, utbildning, tillgången på resurser samt olika viktiga målpunkter. Detta är viktigt för att skapa en tillvaro som medger valmöjligheter för att kunna få en tillvaro anpassad efter individens behov.

Många av åtgärderna är trafiksäkerhetshöjande och arbetar därmed i riktning mot bättre hälsa och god bebyggd miljö.

Åtgärderna kan kopplas till den påverkan de har på klimatet med utsläpp, partiklar och buller. Åtgärder som främjar ökad bilism påverkar den fysiska hälsan negativt då dessa emissioner ökar. Mer än hälften av den totala satsningen går till den typen av åtgärder. Idag finns visst utrymme för ytterligare utsläpp utan att olika föroreningar uppgår till hälsofarliga nivåer.

Dock finns en ökad satsning på alternativa transportmedel och även här krävs en kombination mellan planens intentioner och andra begränsande åtgärder för att uppnå en större förändring i utvecklingen.

Totalt sett bedöms planen ha positiv inverkan på hälsan.

Landskap

Påverkan på landskapet genereras främst genom ny eller kraftigt utbyggd befintlig infrastruktur. Den nya väg 252 som planeras kommer att ha en påverkan på landskapet. Dock är större delen av detta landskap relativt tåligt för sådan påverkan, och med rätt utformning av sidoområden samt geometri bedöms påverkan bli måttlig.

Övriga åtgärder innebär i de flesta fall ökad barriäreffekt. Även här är detaljutformningen mycket viktig, där passager för människa och djur är en viktig aspekt att ha med sig. Mitträcken, viltstängsel och stora, öppna sidoområden innebär att passagera kan behöva ske planskilt.

Utökad kollektivtrafik och cykelvägar kan möjliggöra ett mer hållbart resande utan större påverkan på landskapet. Det kan även göra landskapet mer lättillgängligt.

Den totala påverkan på landskapet bedöms bli begränsad till något negativ där mycket avgörs av detaljutformningen i respektive åtgärd.

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 tio 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 stornätet 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.

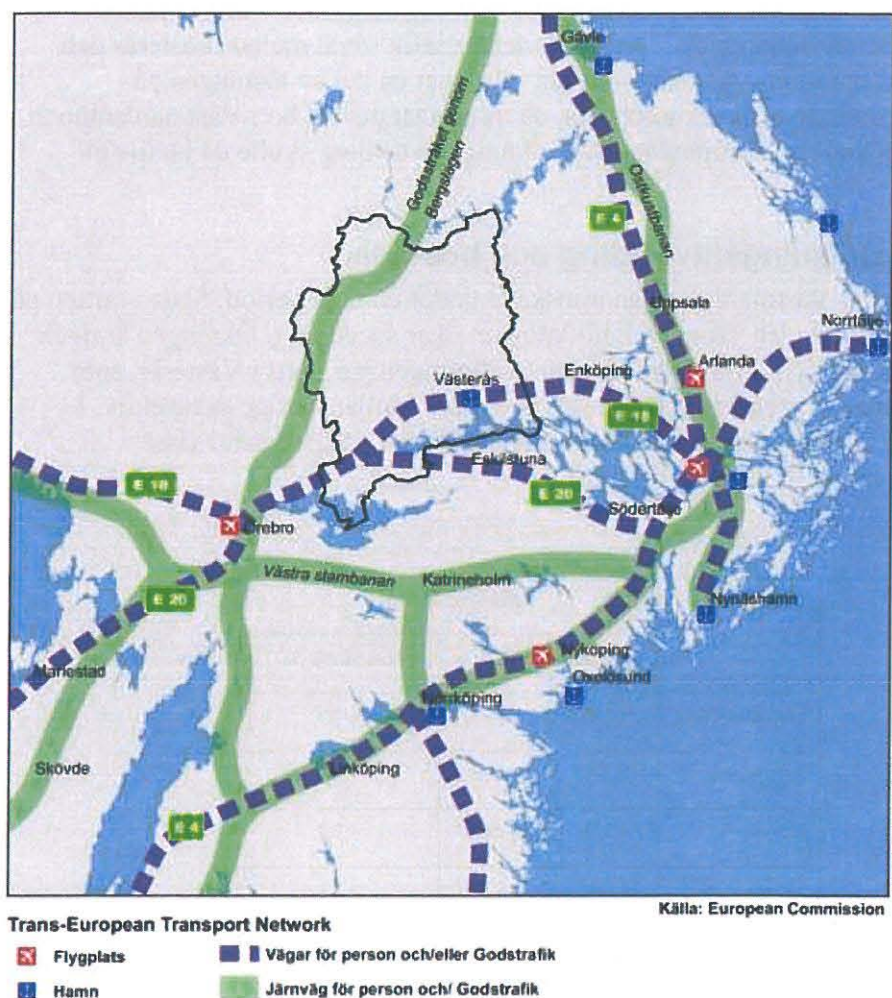


Bild 8.1.1 Utpekad transportnät för gods- och persontransporter på väg och järnväg (TEN-T).

8.1.2 Västmanland – en del av östra Mellansverige

Västmanlands län är en del av Mälmarregionen 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 mellan Västerås och Stockholm som inom Västmanlands län blir länet en del av lösningen på bostadsförsörjningen 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.

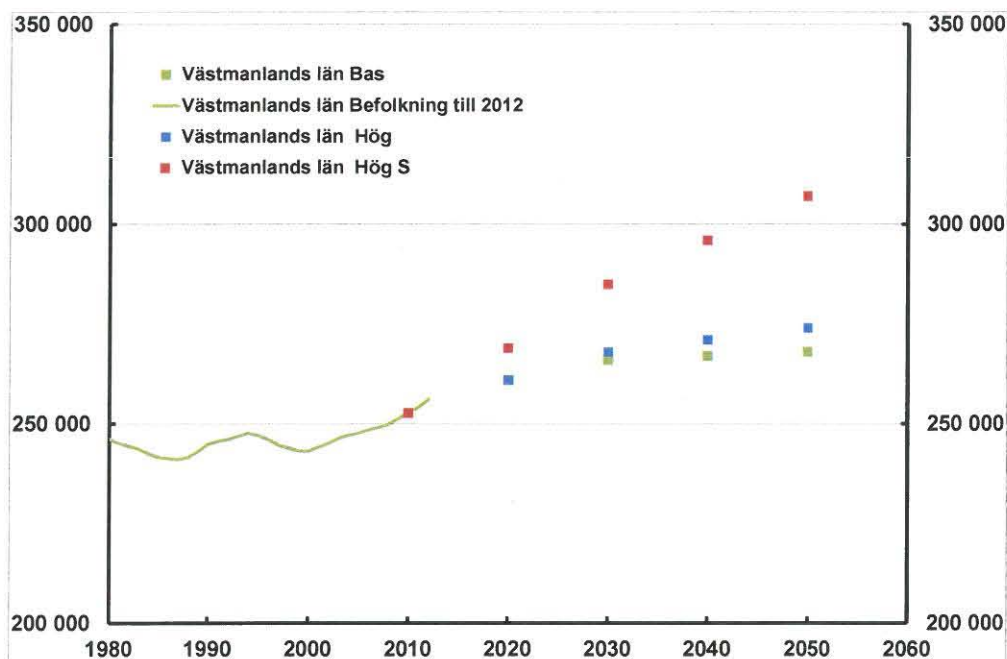


Bild 8.2.2 Prognos för befolkningsutvecklingen i Västmanlands län 2030 och 2050.

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.

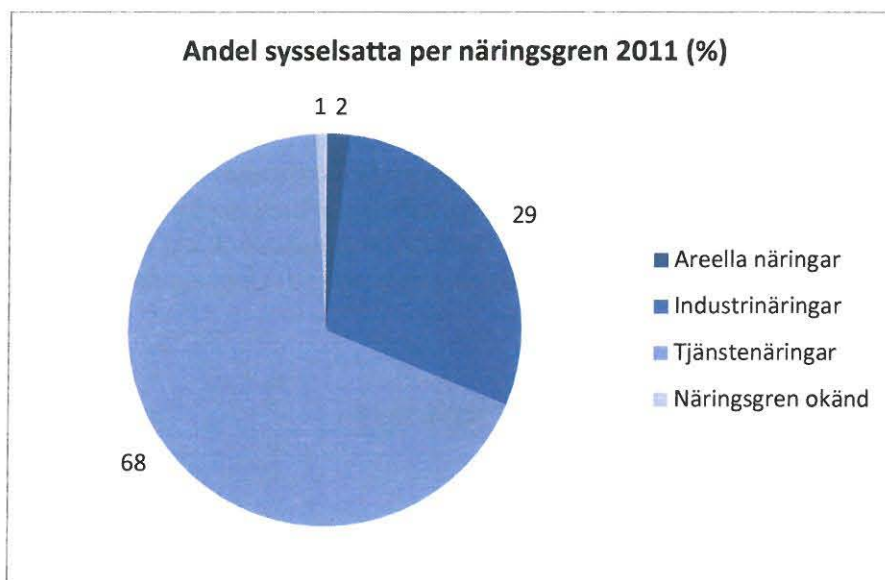


Bild 8.3.1 Andel sysselsatta i Västmanland per näringsgren år 2011. Källa: SCB/RAMS

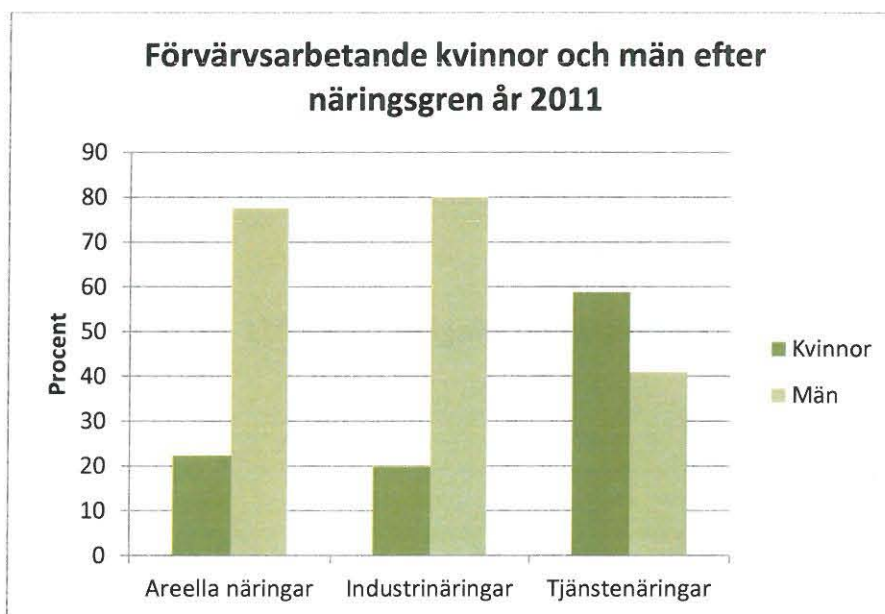


Bild 8.3.2 Förvärvsarbetande kvinnor och män efter näringsgren år 2011. Källa SCB/RAMS

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.

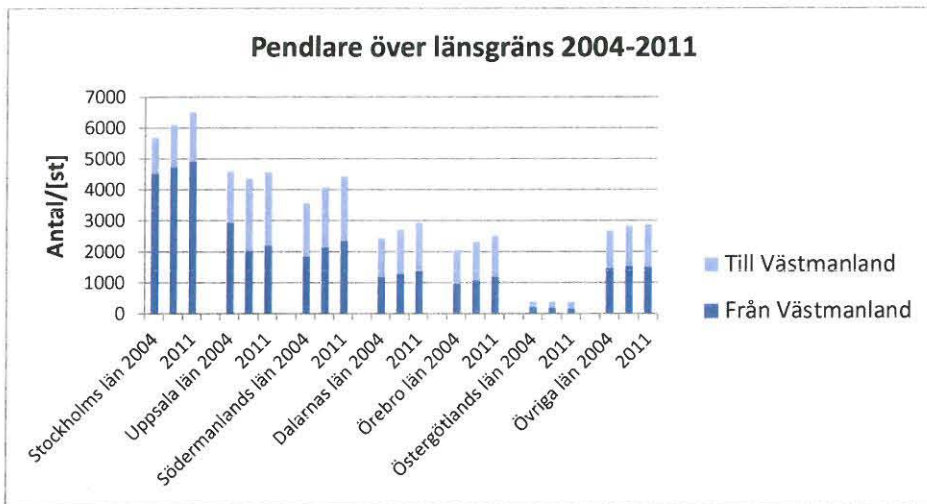


Bild 8.3.3 Antal förvärvsarbetande pendlare över länsgräns år 2004-2011. Källa: SCB

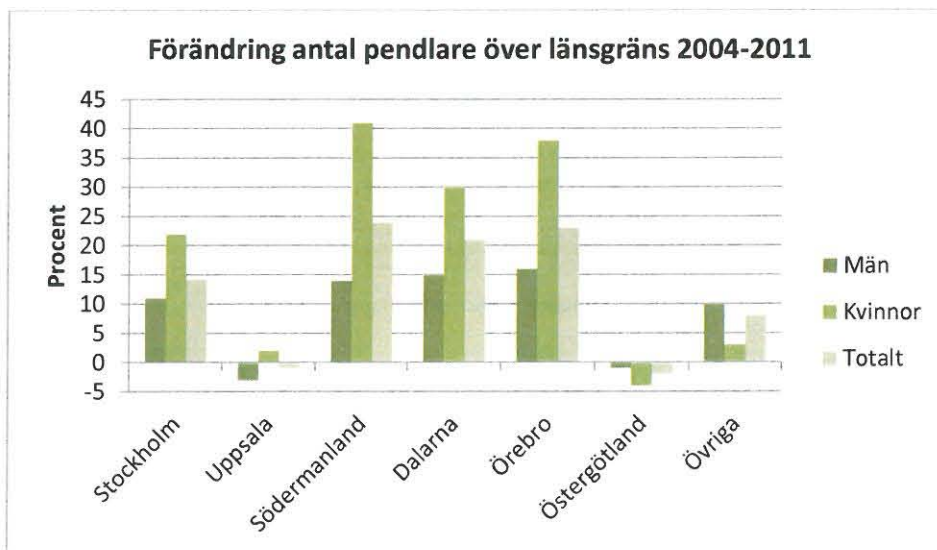


Diagram 8.3.4 Förändring antal förvärvsarbetande pendlare år 2004-2011. Källa: SCB

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.

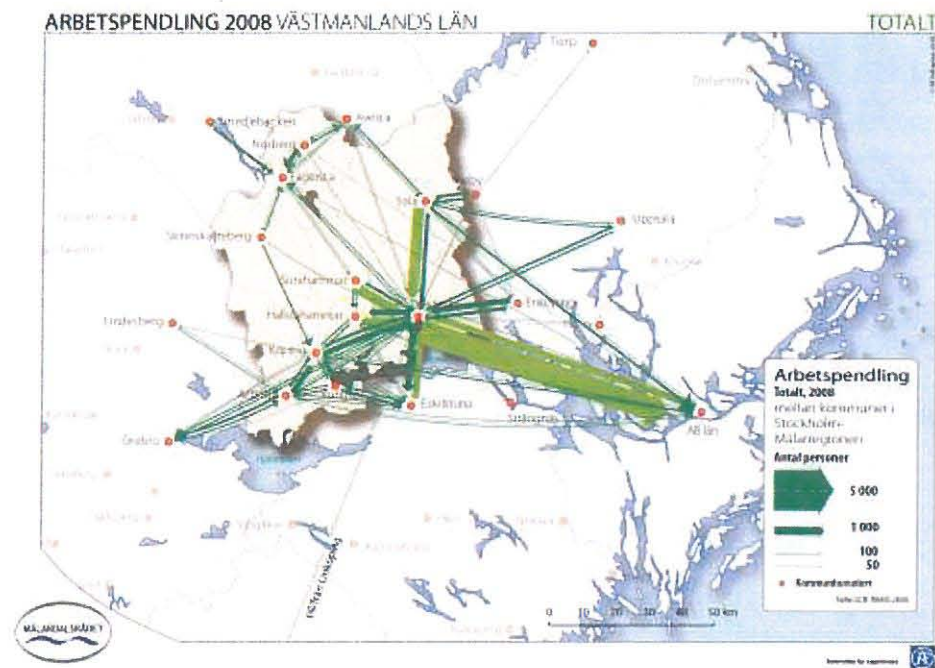


Bild 8.3.5 Mellankommunal pendling Västmanlands län 2008. Källa: Mälardalsrådet

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.

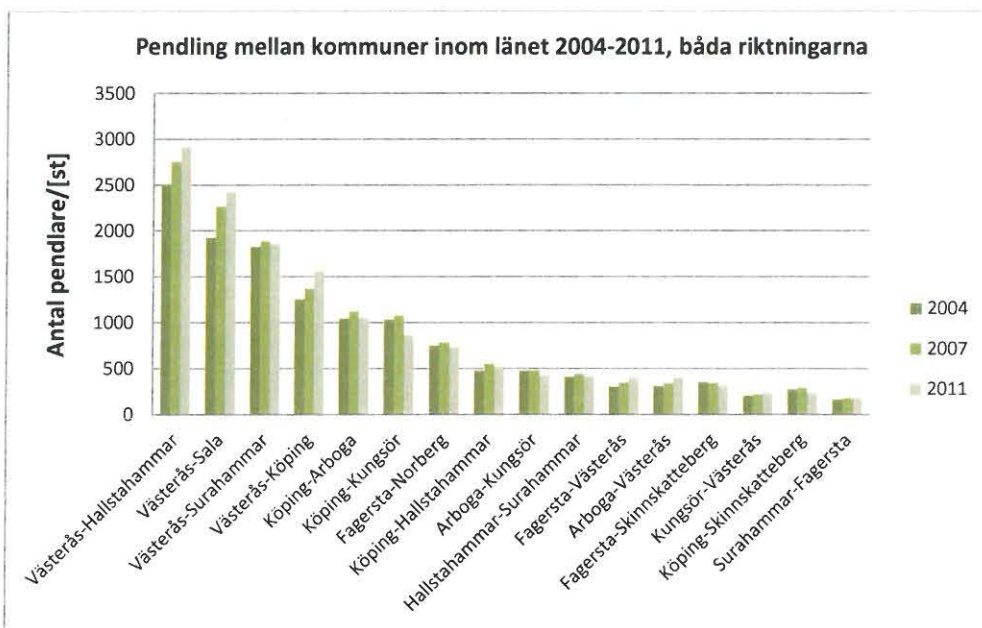


Bild 8.3.6 Antal pendlare mellan kommuner inom Västmanlands län år 2004-2011. Diagrammet avser pendling i båda riktningarna. Källa: SCB

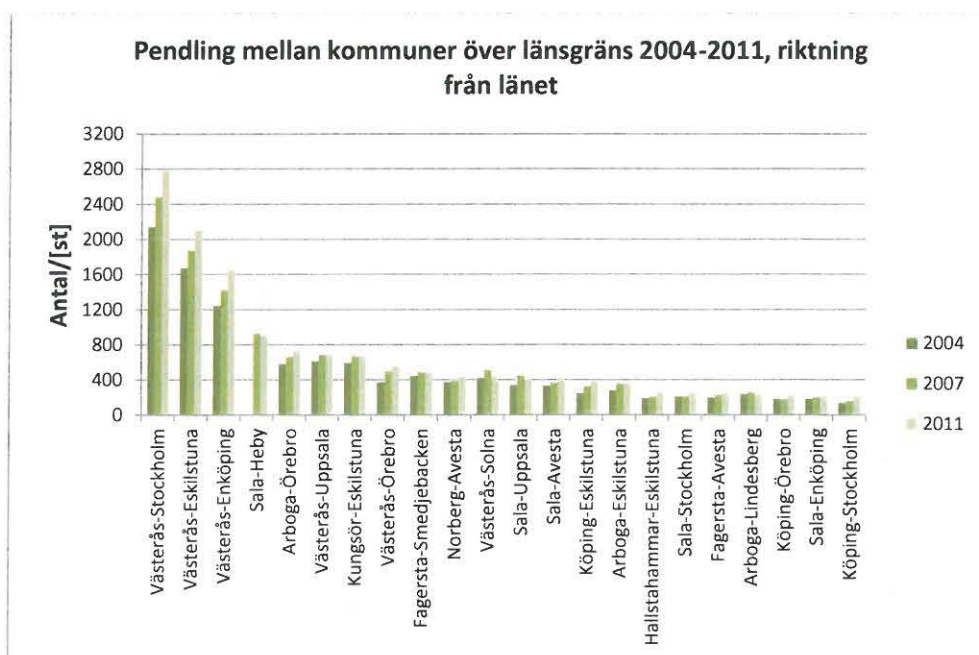


Bild 8.3.7 Antal pendlare ut från Västmanlands län till orter i omgivande län. Källa: SCB

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 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

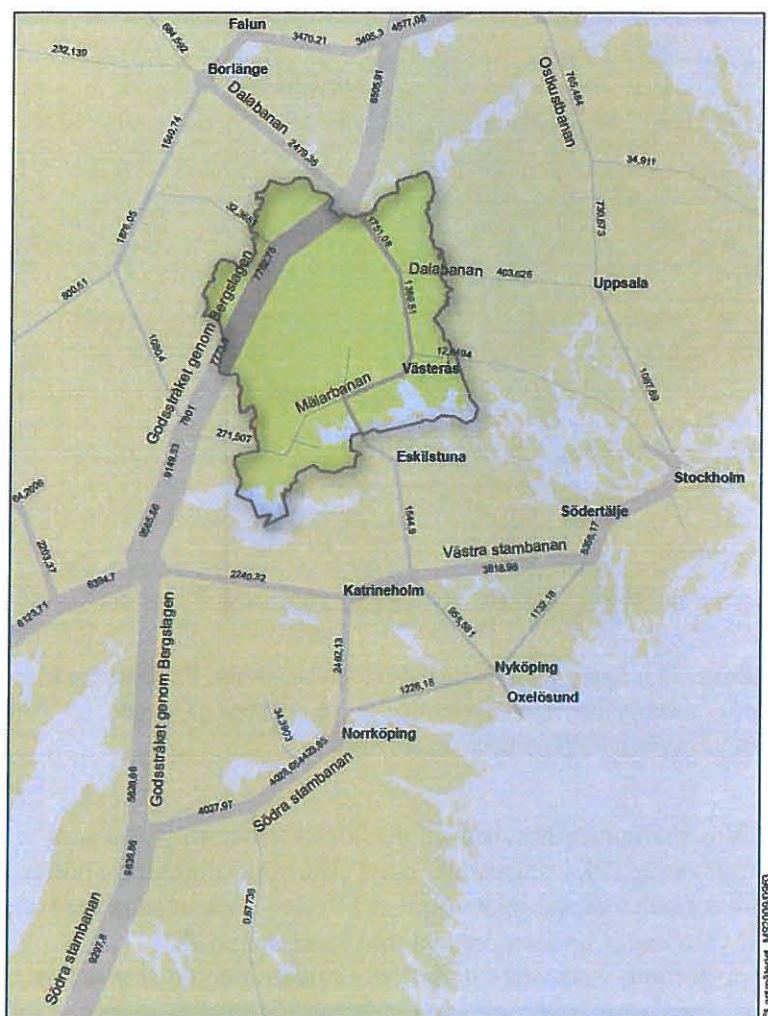
En stor del av godstransporterna genom östra Mellansverige och genom Västmanland går på väg. De största flödena återfinns på europavägarna, i Västmanland på E18 och E20. Stora flöden går också på väg 56 som är ett utpekat nationellt godsstråk, samt på de viktiga regionala vägarna väg 66 mellan Västerås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



Bild 8.5.1 Årsdygnstrafik (fordon/dygn) för tunga fordon på länets vägar.

Källa: Trafikverket, flöden mätta t o m 2011.

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 Mäljarbanan en viktig järnväg, som dock inte är något utpekade nationellt godsstråk.



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

Källa: SamGods (basår 2006)

Bild 8.5.2 Godsflöden på järnväg 2006

Västmanlands län har liksom Södermanlands, Uppsala, Östergötland och Örebro län en hög andel transittransporter 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.

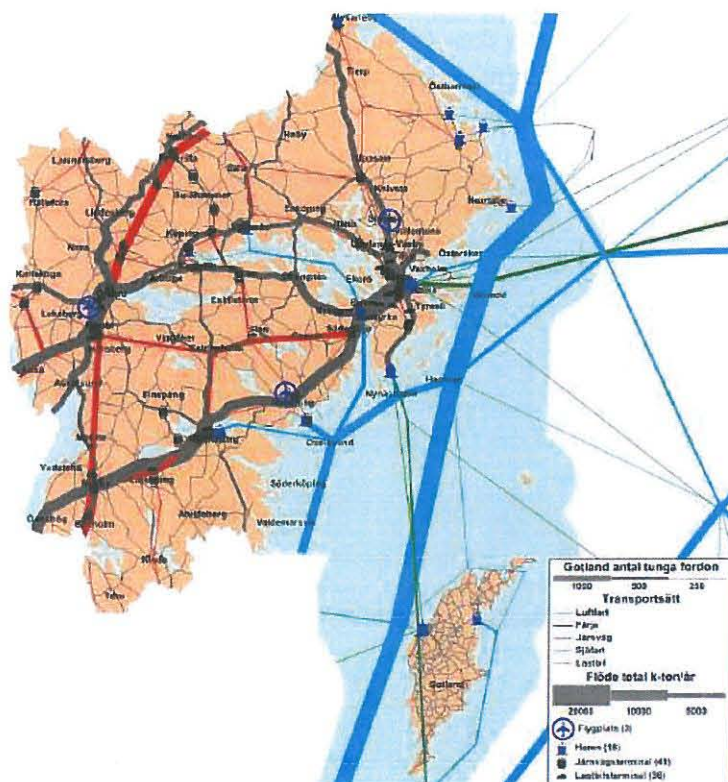


Bild 8.5.3 Totala godstransporter för respektive trafikslag i östra Mellansverige. Flödenas bredd beskriver transporternas storlek mätt i ton/år. Trafikslaget flyg är inte markerat på kartan. Källa: Godsflöden i Östra Mellansverige – Västmanlands län, Maj 2013

Godsflödesstudien för Västmanlands län visar att de största varugrupperna som transporteras i ton inom länet är ”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. De största varugrupperna i kronor som transporteras inom länet är ”Livsmedel och djurfoder”.

När det gäller transporter in till länet är varugruppen ”Järnmalm, järn- och stålskrot, samt masugnsdamm” störst i ton räknat och ”Livsmedel och djurfoder” störst i kronor räknat. 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”, ”Arbeten av metall” samt ”Maskiner, apparater och motorer” störst.

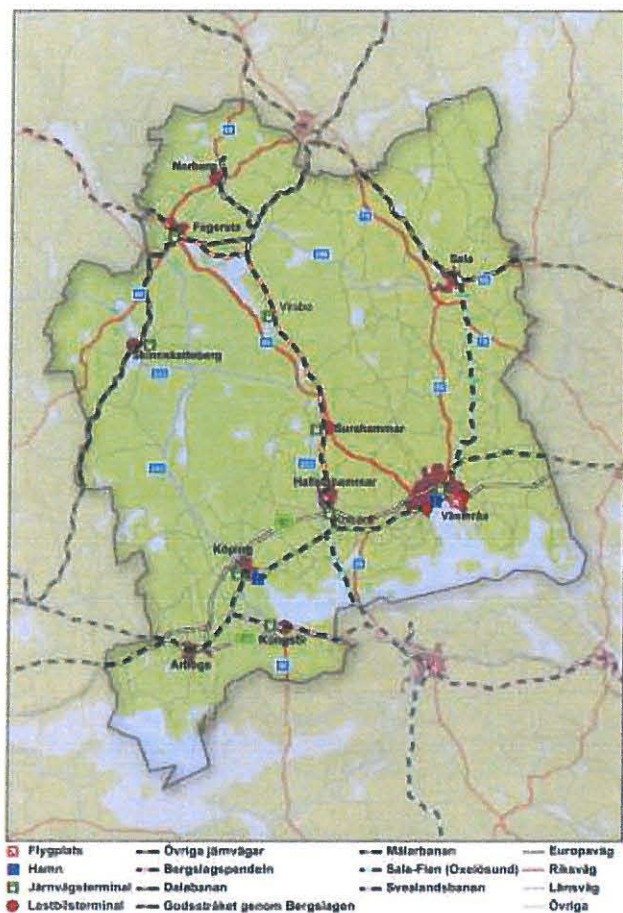


Bild 8.5.5 Godsnoder i Västmanlands län

Godshamnarna i Västerås och Köping hör båda till Mälarenhamnar AB. Mälarenhamnar 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 Sjöfartsverket. Hamnarnas upptagningsområde är förutom Västmanland, delar av Södermanland, Örebro län, Bergslagen och Dalarna.

Enligt Sveriges hamnars statistik hanterade Mälarenhamnar 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 utsklippning. 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 Mäljarbanan 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 Tomtebodå. Rangerbangårdar har en större funktionalitet än övriga bangårdar, t ex avseende utdragsspår, växlingsautomatik m m. Västerås rangerbangård ligger längs med Mäljarbanan och på bangården hanteras bland annat tankvagnar med farligt gods innehållande brandfarliga och giftiga gaser samt giftiga kemikalier.

Västerås flygplats är den tredje största fraktflygplatsen i östra Mellansverige efter Arlanda och Örebro. Där hanterades enligt statistik från Transportstyrelsen 5 064 ton fraktgodis 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 Gruvnäringsen i Bergslagen

Gruvnäringsen har intresse av att starta gruvbrytning i Norberg och Skinnskatteberg. 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 och Norberg och 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 utskleppningshamnar till hamnar längs östersjökusten. Orter med hamnar som bedömts kunna vara aktuella som utskleppningshamnar är t ex Västerås, Hargshamn och Oxelösund. Åtgärdsvalsstudien färdigställs under våren 2013 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 gruvnäringsens 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.

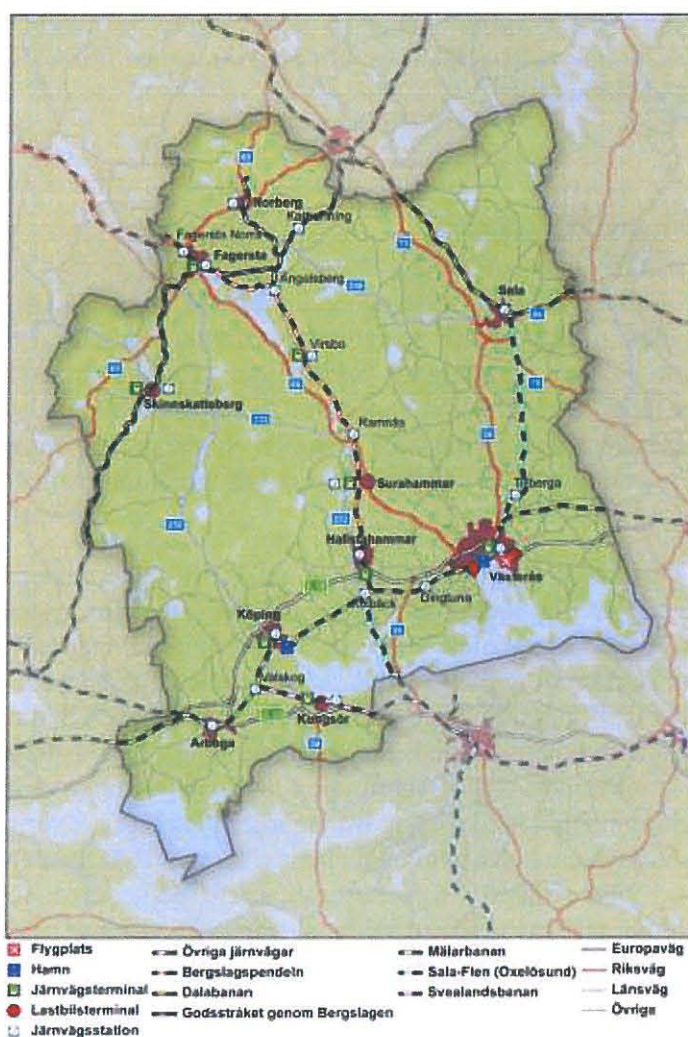
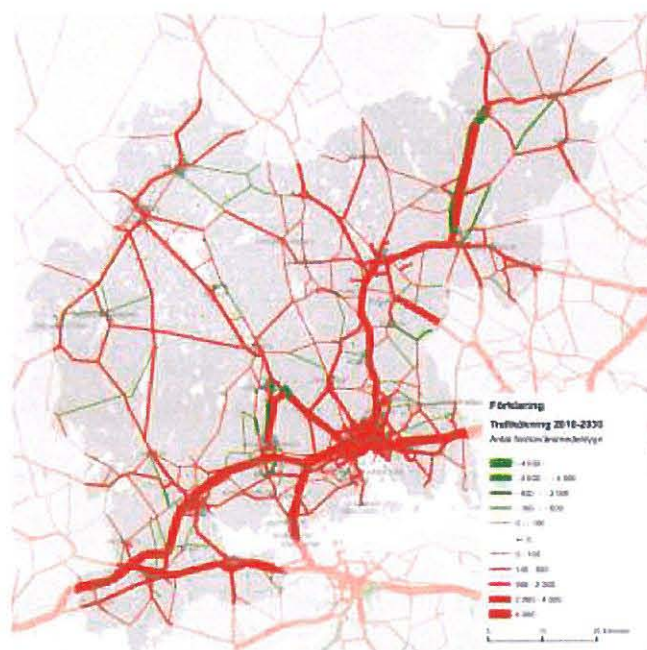


Bild 9.1 Översiktskarta Västmanlands infrastruktur

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.



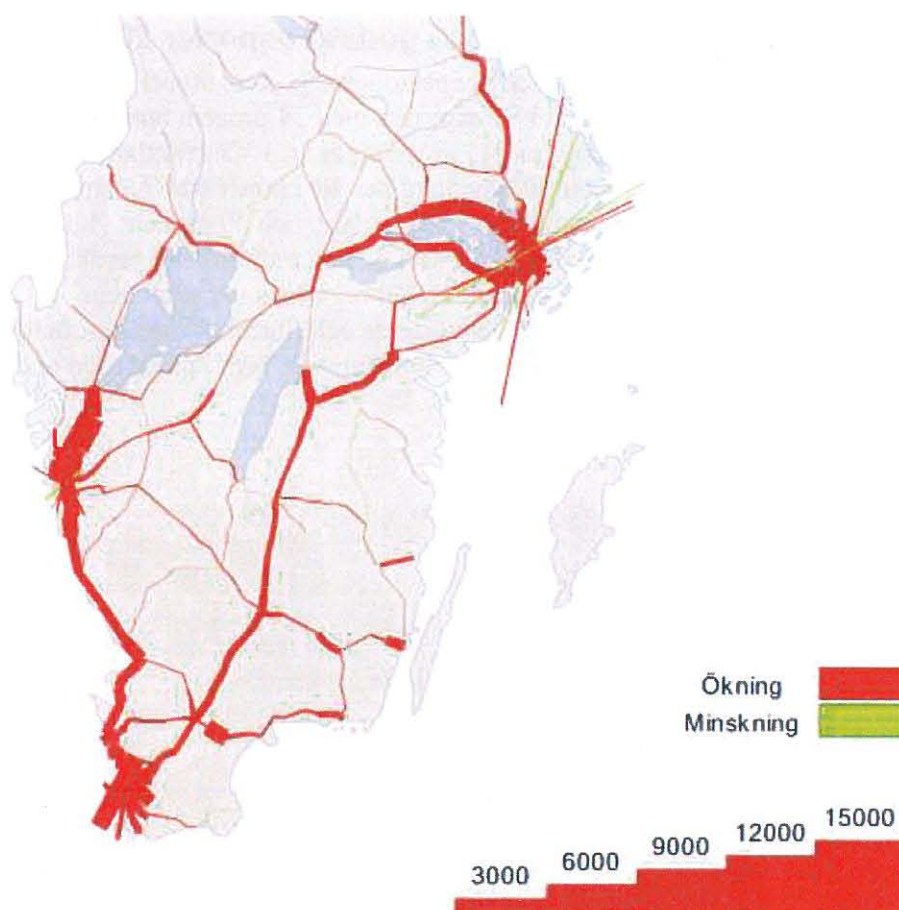


Bild 9.1.2 Förändring av personflödet på järnväg 2010-2030, tusental resenärer per år.
Källa: Trafikverket

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 Mälärbanan 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. 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.

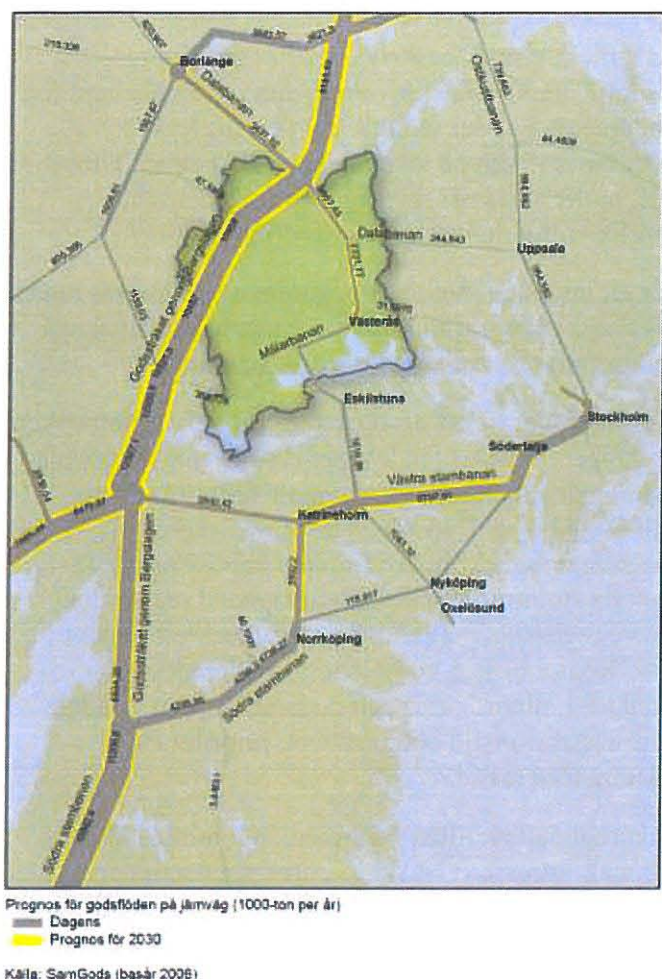


Bild 9.1.3 Prognos för godsflöden på järnväg 2030 (1000-ton per år)

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 Mälardeltaet 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.

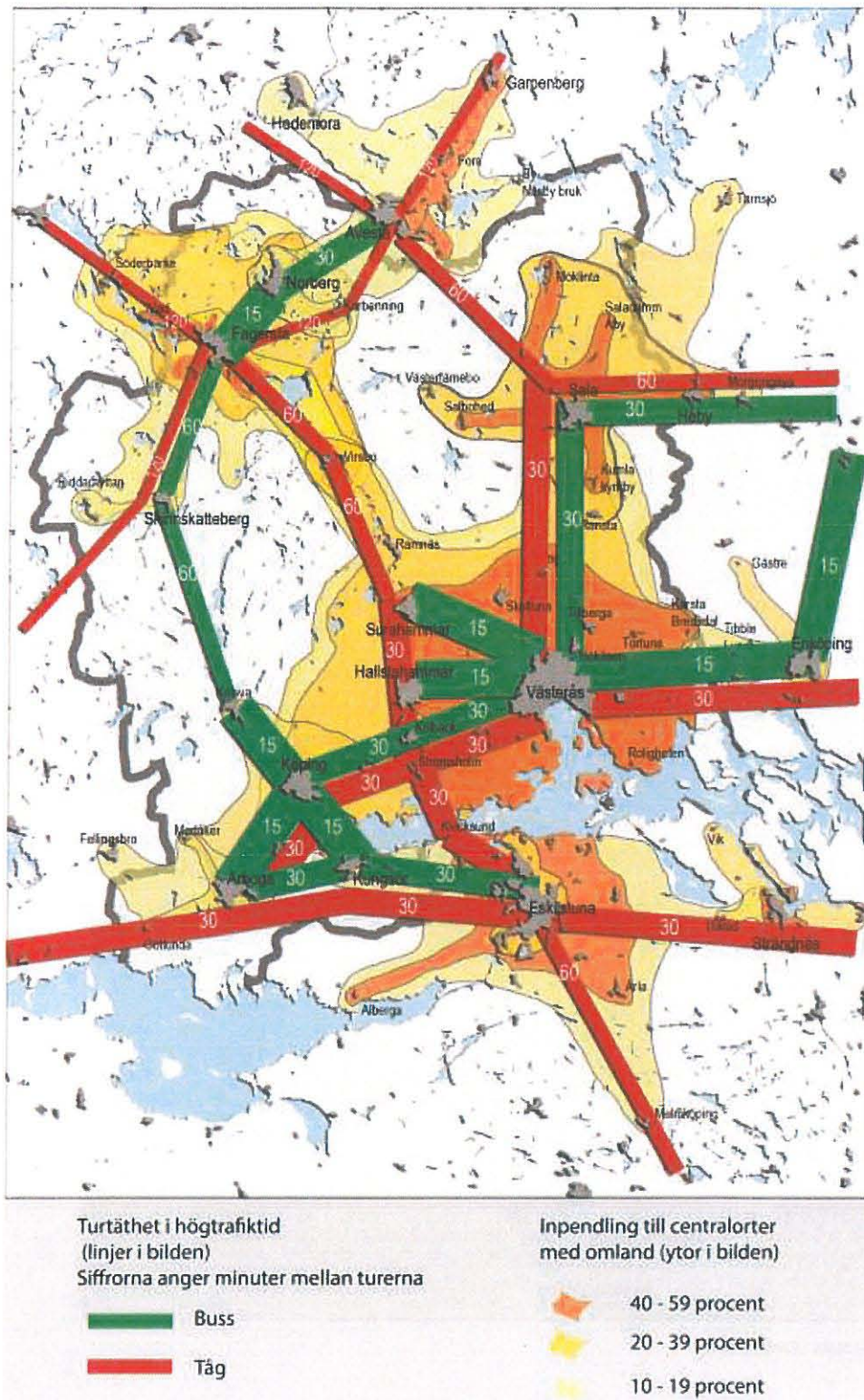
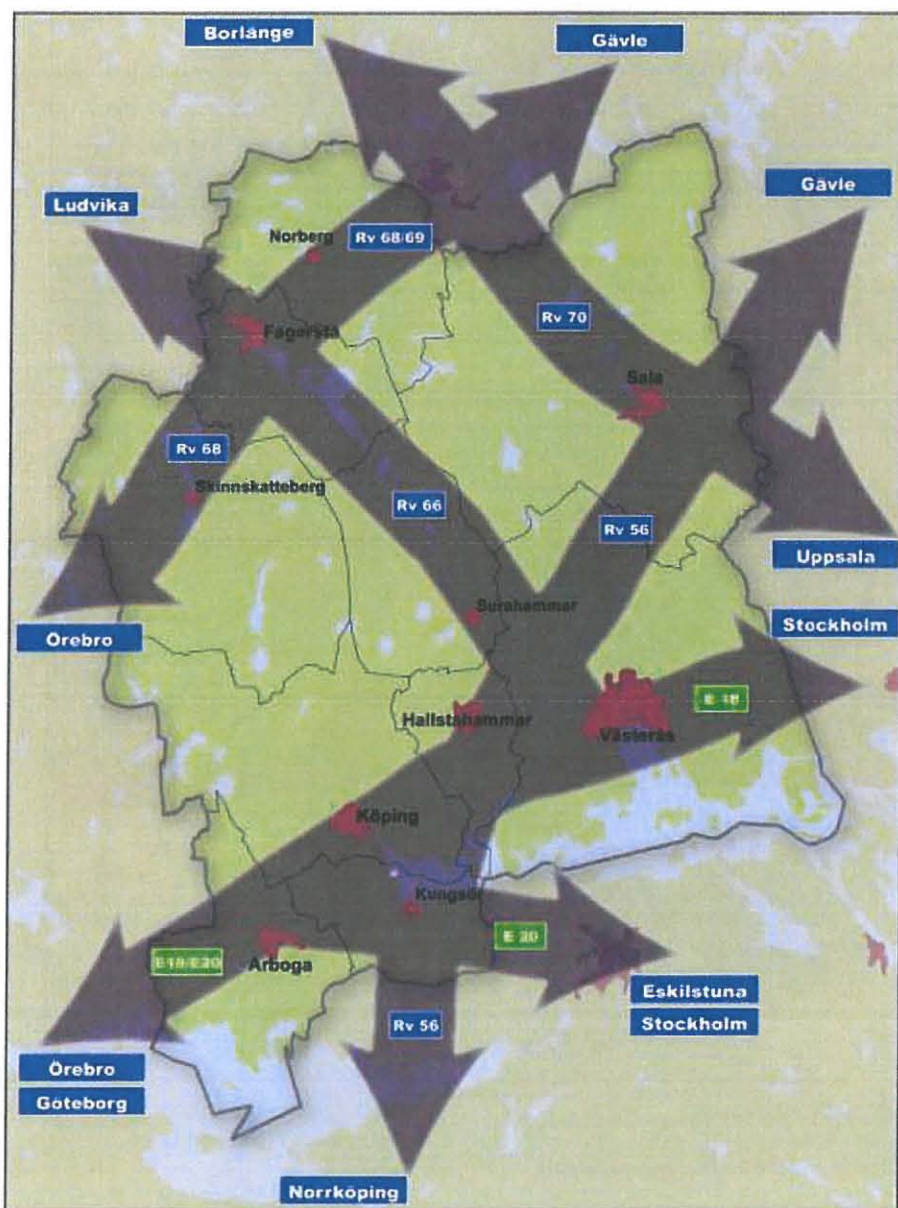


Bild 9.2.1 Översiktspå, Kollektivtrafikmyndighetens strategiska inriktning "Utbud 2020".
Källa: Kollektivtrafikmyndigheten Västmanlands län

9.3 Funktionella stråk

Översiktskartan nedan visar de prioriterade nationella och regionala stråk 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, Svealandsbanan 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 Mäljarbanan 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 Mäljarbanan mellan Tomtebodå och Kallhåll genomförs, där delen Tomtebodå-Huvudsta som avser anslutningen mellan Mäljarbanan och Ostkustbanan är särskilt viktig. För Västmanland är färdigställandet av Citybanan och utbyggnaden av fyra spår mellan Tomtebodå-Kallhåll 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-Kallhåll 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 utpekadt 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, Mäljarbanan 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 Södertälje med Eskilstuna, Kungsör och Valskog. 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

Väg E20 har betydligt lägre trafikflöden än väg E18. Motorvägen E18/E20 underutnyttjas, då länken Reutersberg-Gräsnäs/Arboga 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, Mäljarbanan, Svealandsbanan och stråket mellan Sala och Oxelösund. För Västmanland är det viktigt med en fungerande arbetspendling mellan de två storregionala kärnorna Västerås och Eskilstuna. Eventuella godstransporter mellan Ludvika och Oxelösund får inte påverka utvecklingen av persontrafiken på Svealandsbanan negativt, varför åtgärder för att klara gruvnäringens kapacitetsbehov även bör ta höjd 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-Eskilstuna-Västerås-Sala-Gävle

Stråket omfattar väg 56 (Räta linjen) och banstråket Sala-Flen-Oxelösund. Väg 56 är ett utpekat 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 är överklagad till regeringen, men 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.

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 godstranporter 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 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 godstranporter 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 godstranporter 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 godstranporter vid en eventuell gruvetablering i Riddarhyttan och Norberg. 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 och Norberg 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 Ridderhyttan och Norberg. Steget för att klara gruvtransporterna i den Västmanländska delen av Bergslagen kommer att vara lägre, då gruvnäringens behov av transporter redovisas i detalj. Då Godsstråket genom Bergslagen ingår i det utpekade stornätet 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 Mäljarbanan. 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 Mäljarbanan på ett effektivt sätt som en del i regionförstoringen och en förstora 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 och Norberg 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.

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 transporter 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 farledsåtgärder pågår. Underlag för miljöprövning håller på att tas fram och miljöprövning kommer att ske under 2013. Sedan Mälarfärleden fördjupades i början av 1970-talet har godset i Mälarsjöfarten legat kring fyra till fem miljoner ton per år. Samtidigt har antalet anlöp 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 farleden ger en väsentligt ökad säkerhet. Farleden breddas och fördjupas, vilket ger en större säkerhetsmarginal mellan fartygen och farledens botten, samtidigt som modernare och säkrare fartyg kan trafikera leden.

Genom åtgärderna vid Södertälje sluss och i Mälarens farled 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 är enkelspårigt och har mycket låg standard. På sträckan Ängelsberg-Snyten finns trafiklednings- och trafiksäkerhetssystem och sträckan är elektrifierad. Sträckan Snyten-Kärrgruvan 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 Kärrgruvan 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, pendlarparkeringar 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 Mäljarbanan 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 Mäljarbanan, Bergslagspendeln och stråket från Sala vidare ner mot Eskilstuna och Norrköping. I Västerås stad pågår ett stadsutvecklingsprojekt där Västerås resecentra ingår. Västerås resecentra ska utvecklas och byggas ut 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-Mäljarregionen. 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 Söderställe sluss Åtgärder för ökad säkerhet Åtgärder för ökad säkerhet Åtgärder för att möjliggöra ökad och effektiv kollektivtrafik Åtgärder för förbättrad kapacitet och kvalitet Kollektivtrafik Kollektivtrafik ökad Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder kommunalt vagnat Åtgärdsval och utredningar										
		Namnsatta åtgärder		Trimningsåtgärder				Statlig medfinansiering, g, mindre				
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.	+/-	+/-	+/-	++	+/-	+/-	+	+/-	+	?
		Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och visias i trafikmiljöer, ökar.	+/-	+/-	+	+/-	+	+/-	+/-	+	+	?
	Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	+/-	+/-	+/-	++	++	+/-	++	+	+	?	
	Transportpolitiska Hänsynsmål	Hänsynsmålet	+/-	+	+	+/-	+/-	+	+/-	+	+	?
		Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar 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 klimat påverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonstflotta 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	+/-	+	+/-	+/-	+	+	+/-	+	+	?
Skapa ett transportsystem där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i östra Mellansverige		+	++	+/-	++	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?	
Storregionala mål och strategier - En Bättre Sits	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 flerkämighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling	+	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	?	
	Möta och utveckla ett klimatneutralt transportsystem där åtgärderna i transportsystemet ses ut 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-Mälardalenregionen med starkt 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		Åtgärdsområde									
		Väggåtgärder	Studerätälje sluss	Åtgärder för ökad säkerhet	Åtgärder för att möjliggöra ökad och effektiv kollektivtrafik	Åtgärder för att möjliggöra ökad kapacitet och kvalitet	Kollektivtrafik	Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	Kollektivtrafik	Åtgärdsval och utredningar	Åtgärdsval och utredningar
Regionala mål och strategier	Regionala utvecklingsprogrammet 2007-2020 (RUP)	Ett effektivt transportsystem som bidrar till en långsiktigt hållbar regional utveckling	+	+	+	+	+/-	+	+/-	+	?
		Stöd och utveckla flerkämighet i östra Mellansverige	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+/-	?
		Ett integrerat godstransportsystem	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+	+/-	+/-	?
		Ett säkert och tillgängligt vägtransportsystem	++	+/-	++	+/-	+/-	+/-	+/-	+	?
	Trafikförbättringsprogram för kollektivtrafik Västmanlands län	Overgripande mål för kollektivtrafik Västmanlands 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:

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

Bilaga 2 Samlade effektbedömningar för planens namnsatta åtgärder

De samhällsekonomiska kalkylerna och samlade effektbedömningarna för planens namnsatta åtgärder genomgår under juni månad 2013 kvalitetskontroll hos Trafikverket. Av den anledningen kan de inte redovisas i remissversionen av länsplanen. En kortversion av de samlade effektbedömningarna kommer att bifogas planen inför beslut 2014.

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