



Västmanlands länstransportplan 2022–2033

Ett hållbart transportsystem för ett
livskraftigt Västmanland

Dokumentinformation

Titel: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022–2033

Darienummer: RV210381

Version: Version 1.1 Mindre justeringar efter fastställd planram (juni 2022)

Framtagen av: Regionala utvecklingsförvaltningen, Region Västmanland

Beslut: Regionstyrelsen 2022-04-20
Regeringen 2022-06-07
Regionstyrelsen 2022-09-06
Regionfullmäktige 2022-09-20

Förord

Ett hållbart transportsystem är avgörande för människors möjligheter att bo och leva i hela länet, för näringslivets konkurrenskraft och för att säkra kompetensförsörjningen.

Länstransportplanens vision om **ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland** genomsyrar hela vårt arbete med utvecklingen av länets transportinfrastruktur och går hand i hand med den övergripande visionen om **ett livskraftigt Västmanland**.

Genom att öka kollektivtrafikens marknadsandel, skapa goda förutsättningar att resa med gång och cykel samt att arbeta för ökade frakter via Mälarderhamnarna skapar vi ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland.

Västmanland är ett ledande exportlän och vi är världsledande inom ny teknik där länets företag bidrar till en global grön omställning. Konkurrensen är tuff och länet måste fortsätta att utvecklas för att fortsätta ha en hög attraktions- och konkurrenskraft. Här är ett väl fungerande transportsystem en viktig förutsättning.

Länstransportplanen 2022–2033 präglas av ett trafikslagsövergripande tankesätt där Region Västmanland tar ansvar för att skapa ett väl fungerande transportsystem genom ett innehåll som skapar förutsättningar att genomföra infrastruktursatsningar i hela länet. Inom ramen för länstransportplanen fördelas 992 miljoner. Satsningar sker både i det stora och i det lilla. Bergslagspendeln, riksväg 66, nya cykelvägar och bidrag till det enskilda vägnätet är några exempel.

Denise Norström

Regionstyrelsens ordförande

Innehåll

Sammanfattning	8
1. Inledning och förutsättningar	11
1.1. Bakgrund	11
1.2. Länstransportplanens vision och målområden	12
1.3. Mål, planer och samarbeten som påverkar länstransportplanen.....	13
2. Processer för planering, genomförande och uppföljning	20
2.1. Planeringssystemet	20
2.2. Genomförande.....	20
2.3. Från planering till byggande	21
3. Ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland	24
3.1. Målområde: Ett hållbart och säkert transportsystem.....	24
3.2. Målområde: En tillgänglig studie- och arbetsmarknad.....	25
3.3. Målområde: Ett väl fungerande transportsystem för människor och gods.....	26
3.4. Målområde: En positiv regional tillväxt och ökat bostadsbyggande	27
4. Nulägesanalys	28
4.1. Om Västmanlands län.....	28
4.2. Befolkningsutveckling	30
4.3. Bostadsmarknad.....	31
4.4. Socioekonomiska skillnader	33
4.5. Trafikverkets basprognoser och trafikflöden	34
4.6. Pendling	37
4.7. Kollektivtrafik	38
4.8. Trafiksäkerhet	40
4.9. Utsläpp av växthusgaser	41
4.10. Mälarsjöfart.....	42
4.11. Bärighet	43
5. Transportstråk	45
5.1. Norra Mälärstråket	47
5.2. Södra Mälärstråket.....	49
5.3. Järnvägsstråket Sala-Oxelösund och Räta linjen.....	50
5.4. Dalabanan och riksväg 70	52
5.5. Mälärfarleden.....	53
5.6. Flygplatser av betydelse för Västmanland	54
5.7. Godsstråket genom Bergslagen och riksväg 68	55

5.8.	Bergslagspendeln och riksväg 66.....	56
5.9.	Riksväg 69.....	58
5.10.	Väg 250.....	58
5.11.	Väg 252.....	59
5.12.	Väg 233.....	59
5.13.	Övriga länsvägar.....	59
5.14.	Cykelvägar	59
6.	Finansiering av åtgärder	61
6.1.	Ekonomiska ramar	61
6.2.	Finansieringsformer	61
7.	Åtgärdsplanering	63
7.1.	Åtgärdsområden	64
7.2.	Namnsatta åtgärder	65
7.3.	Samfinansiering med regioner och nationell plan	66
7.4.	Kollektivtrafikåtgärder	67
7.5.	Cykelåtgärder	68
7.6.	Trafiksäkerhetsåtgärder	69
7.7.	Åtgärdsvalsstudier och utredningar.....	70
7.8.	Enskilda vägar	72
7.9.	Planeringsutrymme	72
7.10.	Åtgärdsplan 2022–2033.....	73
7.11.	Fördelning av planram.....	74
8.	Effektbedömning och måluppfyllelse	76
8.1.	Transportpolitiska mål och klimatmål.....	76
8.2.	Regionala mål.....	77
8.3.	Transporteffektivitet.....	78
8.4.	Bostadsbyggande	78
8.5.	Målsynergier och målkonflikter	79
9.	Hållbarhetsbedömning.....	80
9.1.	Hållbarhetsbedömning med social konsekvensbedömning.....	80
9.2.	Olika planalternativ som studerats.....	81
9.3.	Bedömning av konsekvenser	81
9.4.	Hållbarhetsbedömningens effekt på åtgärdsplanen	82
	Källor och underlagsmaterial	83

Bilaga 1

Hållbarhetsbedömning för länstransportplan Västmanland 2022–2033,
strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

Sammanfattning

Region Västmanland har fått regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslags-övergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Tilldelad preliminär ram för planperioden är 992 miljoner kronor. Länstransportplanen utgör tillsammans med den nationella transportinfrastrukturplanen den ekonomiska planeringen för den statliga infrastrukturen i länet. Länstransportplanen ska bidra till att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås.

Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod. Länstransportplanen är också ett medel för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin för Västmanlands län. För att få kraft i infrastrukturarbetet har en egen vision för länstransportplanen formulerats:

Ett hållbart transportsystem för ett livskraftig Västmanland.

För att uppnå visionen har fyra målområden identifierats:

- Ett hållbart och säkert transportsystem
- En tillgänglig studie- och arbetsmarknad
- Ett väl fungerande transportsystem för människor och gods
- En positiv regional tillväxt och ökat bostadsbyggande

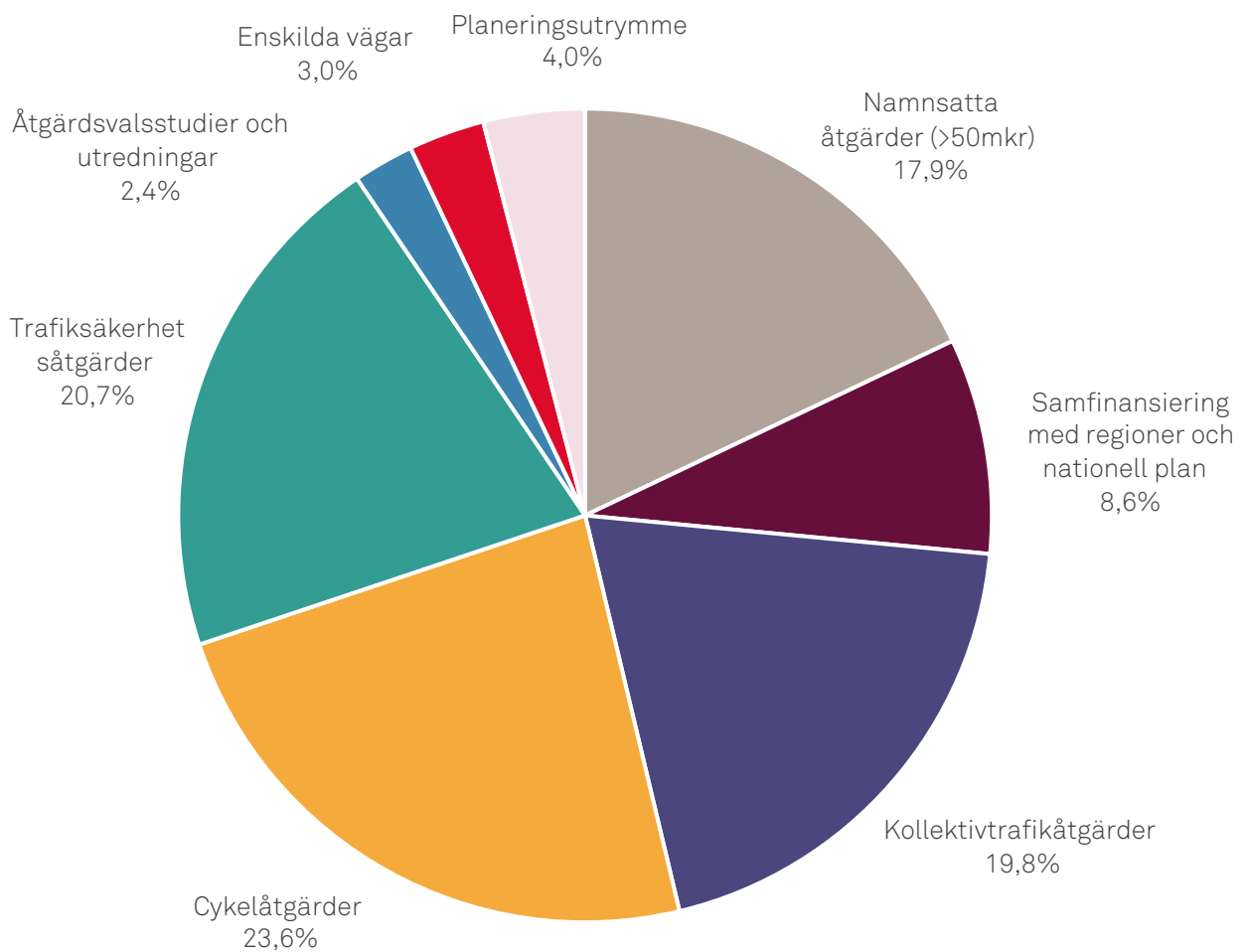
För att främja en hållbar regional utveckling är det av stor vikt att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Genom att få fler att välja kollektivtrafik kan klimatpåverkan minska och tillgängligheten öka. För att främja ett mer hållbart resande behöver det även ges bättre förutsättningar att cykla i Västmanlands län. Detta genom att förbättra tillgängligheten och öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar till ett mer jämställt samhälle då kvinnor i högre grad än män nyttjar dessa transportsätt. Likaså barn och ungas tillgänglighet ökar genom utökad kollektivtrafik och infrastruktur för gång och cykel. Arbetet med ett hållbart och säkert transportsystem kräver också investeringar i trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det regionala vägnätet.

Länstransportplanen fördelar 992 miljoner kronor och omfattar främst investeringar i det regionala vägnätet. I det regionala vägnätet ingår samtliga statliga vägar i Västmanlands län förutom de nationella stamvägarna E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70. Dessa ingår i det nationella stamvägnätet varför investeringar för dessa i stället görs via den nationella planen.

Länstransportplanens medel är fördelade på sju åtgärdsområden och ett planeringsutrymme i en åtgärdsplan. Åtgärdsplanen redovisas i sin helhet i tabell 1. I figur 1 kan utläsas att åtgärdsområdena *Namnsatta åtgärder* (åtgärder >50 miljoner kronor), *Trafiksäkerhetsåtgärder*, *Cykelåtgärder* och *Kollektivtrafikåtgärder* vardera står för cirka en femtedel av planramen. *Samfinansiering med regioner och nationell plan*, *Åtgärds-*

valsstudier och utredningar, Enskilda vägar samt Planeringsutrymme står för resterande 18 procent. Den enskilt största åtgärden i planen är satsningen på Bergslagspendeln som syftar till att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och en bättre tillgänglighet till en större arbetsmarknad.

Figur 1. Fördelning av medel i procent per åtgärdsområde



Inriktningen i länstransportplanen ger förutsättningar för att kunna uppnå visionen om ett hållbart transportsystem. Åtgärdena bedöms ge en positiv regional tillväxt och är tydligt kopplade mot relevanta mål och planer för Västmanlands län. Genom att genomföra prioriteringarna i länstransportplanen kommer Region Västmanland att gå mot *Ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland*.

Tabell 1. Åtgärdsplan 2022–2033 för Västmanlands län.

Åtgärdsområden	Summa (mkr) 2022–2033	Andel av planram	Delsumma (mkr)	År 1–3 (2022–2024)	År 4–6 (2025–2027)	År 7–12 (2028–2033)
Namnsatta åtgärder (>50mkr)	178	17,9%				
<i>Effektivare trafikering på Bergslagspendeln</i>			75		75	
<i>Riksväg 66 Bäckbymotet-Norrleden</i>			50	9	41	
<i>Riksväg 66/68 Oti-Fagersta</i>			53	10	43	
Samfinansiering med regioner och nationell plan	85	8,6%				
<i>Riksväg 66 Oti-länsgräns Dalarna</i>			30		30	
<i>GC-väg Sala-Heby riksväg 56</i>			40	40		
<i>Västerås Västra</i>			15	15		
Kollektivtrafikåtgärder	196	19,8%				
<i>Statlig infrastruktur (pott)</i>			75			
<i>Statlig medfinansiering kollektivtrafik</i>			36	9	9	18
<i>Statlig medfinansiering resecentrum</i>			55	40	15	
<i>Åtgärd: Hållplatser linjer 21 och 24</i>			30	18	12	
Cykelåtgärder	234	23,6%				
<i>Statlig infrastruktur (pott)</i>			100			
<i>Statlig medfinansiering cykel</i>			60	15	15	30
<i>Åtgärd: GC-väg Ekbacken/Enhagen - Tidö-Lindö</i>			20	20		
<i>Åtgärd: GC-väg Hallstahammar-Lyckhem väg 252</i>			9	9		
<i>Åtgärd: GC-väg Ransta-Kumla kyrkby väg 723</i>			20	20		
<i>Åtgärd: GC-väg Västerås-Tortuna väg 692</i>			25	3	22	
Trafiksäkerhetsåtgärder	205	20,7%				
<i>Statlig infrastruktur (pott)</i>			120			
<i>Statlig medfinansiering trafiksäkerhet</i>			60	15	15	30
<i>Åtgärd: Korsningsåtgärd Gunnilbokorset väg 233/250</i>			25	25		
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	24	2,4%	24	6	6	12
Enskilda vägar	30	3,0%	30	7,5	7,5	15
Planeringsutrymme	40	4,0%	40			
Summa	992	100%	992			

1. Inledning och förutsättningar

Västmanlands läns geografiska läge i Stockholm-Mälardalenregionen med närheten till Arlanda och en väl utbyggd kollektivtrafik ger god tillgänglighet inom och mellan länen i regionen. Möjligheterna att bo i hela Västmanland beror till stor del på hur infrastruktur och allmänna kommunikationer ger invånaren förutsättningar att styra över sin vardag. Tillgänglighet till målpunkter så som arbete, skola och barnomsorg är viktiga komponenter vid valet av bostadsort.

Samtliga trafikslag och transportsätt behöver fungera tillsammans och i kombination med tillgång till digital funktionalitet. Nya lösningar och metoder behövs för att bidra till överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart och för att utveckla intermodala transportlösningar som underlättar för samtliga trafikslag att samverka med varandra.

En väl fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för ett samhälles möjlighet till tillväxt och utveckling. Transporterna är avgörande för näringslivets konkurrenskraft och kompetensförsörjning samt människors möjligheter att resa till arbete, utbildning, service och rekreation. En väl utvecklad infrastruktur skapar också goda möjligheter för investeringar i form av nya bostäder och verksamheter i länet. Bostadsbyggande, näringsliv, sysselsättning och klimat är utpekade prioriterade samhällsutmaningar för transportinfrastrukturen där regionernas roll är viktig för ett hållbart resande och en ökad tillgänglighet.

1.1. Bakgrund

Region Västmanland har som en del av det regionala utvecklingsansvaret för Västmanlands län uppdraget av regeringen att regelbundet upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur, fortsatt kallad *länstransportplan*.

Trafikverket har på motsvarande sätt uppdraget att upprätta en nationell transportinfrastrukturplan, som fortsatt kallas för *nationell plan*. Trafikverket har även uppdraget att verkställa besluten i både länstransportplanen och den nationella planen.

Syftet med länstransportplanen är att samlat beskriva hur medlen för transportinfrastrukturen ska användas för att främja en positiv regional utveckling i länet och hur medlen ska bidra till uppfyllande av de transportpolitiska målen. Fördelning av medel under planperioden visar länets prioriteringar för en hållbar regional tillväxt. De regionala ramarna ska användas för utveckling av länets transportinfrastruktur. Samtidigt förutsätts att prioriteringen av åtgärder sker utifrån ett länsöverskridande och nationellt perspektiv.

Länstransportplanens medel kan nyttjas för investeringar i det regionala vägnätet som omfattar alla statliga riksvägar och länsvägar inom länet förutom de nationella stamvägarna. Nationella stamvägar i länet är E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70. Det regionala vägnätet innefattar även delar av cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar. Utöver statliga vägar finns ett omfattande kommunalt och enskilt vägnät, där investeringar delvis kan finansieras via länstransportplanen genom statlig medfinansiering.

Länstransportplanens investeringar kan även omfatta samfinansiering av nationella åtgärder, såsom järnvägsinfrastruktur.

Enligt förordningen (1997:263) om länstransportplaner för regional transportinfrastruktur är det möjligt att avsätta medel från länstransportplanen för bidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen. Detta är dock ej aktuellt för länets flygplatser, då dessa ligger inom 2 timmars restid med kollektivtrafik från Arlanda. Därmed är det interregionala transportbehovet tillgodosett enligt beslut i riksdagen i enlighet med regeringens proposition *Moderna transporter (prop. 2005/06:160)*.

Länstransportplanerna ska vara trafikslagsövergripande och ska i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur avse tolv års planering och omfatta:

1. Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
2. Åtgärder i sådana anläggningar med mera för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.
3. Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
4. Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.
5. Bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen

1.2. Länstransportplanens vision och målområden

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är ett viktigt styrdokument för Västmanlands län och länstransportplanen är ett medel för att uppnå målen i strategin. Visionen i RUS är *Ett livskraftigt Västmanland genom hållbar utveckling*, vilket ska uppnås genom arbete inom målområdena *Ett välmående Västmanland*, *Ett tillgängligt Västmanland* och *Ett nyskapande Västmanland genom hållbar tillväxt*. Länstransportplanen berör samtliga målområden men särskilt målområdet *Ett tillgängligt Västmanland*.

Utifrån den regionala utvecklingsstrategin har länstransportplanen till uppgift att bredda, fördjupa och konkretisera infrastrukturområdet. För att få kraft i infrastrukturarbetet har därför en egen vision för länstransportplanen formulerats:

Ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland

Visionen uppnås genom arbete inom fyra målområden som identifierats för länstransportplanen. Dessa målområden svarar mot de nationella krav som ställs och bidrar också till en hållbar utveckling och digital omställning. De fyra målområden som identifierats presenteras nedan och beskrivs utförligt i kapitel 3.

- Ett hållbart och säkert transportsystem
- En tillgänglig studie- och arbetsmarknad
- Ett väl fungerande transportsystem för människor och gods
- En positiv regional tillväxt och ökat bostadsbyggande

1.3. Mål, planer och samarbeten som påverkar länstransportplanen

Länstransportplanen handlar om Västmanlands län men förhåller sig även till omkringliggande län, landet som helhet, Europa och övriga världen. Länstransportplanen ingår i en struktur av styr- och policydokument i flera nivåer, från de globala hållbarhetsmålen till program och strategier till kommunal nivå. Nedan listas de viktigaste som länstransportplanen har att förhålla sig till.

INTERNATIONELLA OCH NATIONELLA MÅL OCH DIREKTIV

Agenda 2030

FN:s hållbarhetsmål och Agenda 2030 ska leda vägen mot att utrota fattigdom, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade, odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. De 17 globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 utgör ramen för det regionala utvecklingsarbetet. Vissa av dem berör därmed länstransportplanen.



Klimatmål

EU:s övergripande klimatmål är att hindra den globala uppvärmningen från att öka. Enligt klimatmålen måste de globala utsläppen av växthusgaser minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 1990 och vara nära noll år 2100 för att temperaturökningen ska kunna hållas under två grader. Den 4 november 2016 trädde det globala klimatavtalet från Paris i kraft med målen att hålla den globala uppvärmningen under 2 grader, men helst under 1,5 grader i jämförelse med tiden innan industrialiseringen startade.

På nationell nivå är Sveriges mål att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp och som etappmål för år 2030 ska utsläpp från inrikes transporter, exklusive flyg, minska med 70 procent jämfört med utsläppsnivån år 2010. Länstransportplanens viktigaste bidrag till att nå uppsatta klimatmål handlar framför allt om att möjliggöra ett mer transporteffektivt samhälle.

Miljöbalken

Enligt miljöbalkens sjätte kapitel anses en länstransportplan medföra betydande miljöpåverkan. För att främja en hållbar utveckling ska därför alltid en miljökonsekvensbeskrivning tas fram där miljöeffekter identifieras, beskrivs och bedöms. Denna presenteras i kapitel 9 och återfinns i sin helhet i bilaga 1.

Barnkonventionen

Den första januari 2020 började FN:s konvention om barnets rättigheter gälla som svensk lag. Barnkonventionen innehåller bestämmelser om barnens mänskliga rättigheter. Det innebär att barnets bästa ska beaktas vid alla beslut och handlingar som rör barn. Det finns 54 artiklar i barnkonventionen varav fyra räknas som grundprinciper.

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn
- Alla barn har rätt till liv och utveckling
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad

Grundprinciperna är vägledande och sammanfattar barnkonventionen som helhet. För ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för barn och unga måste barnperspektivet alltid beaktas i planeringen av infrastruktur.

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. De åtgärder som prioriteras i länstransportplanen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till begränsad klimatpåverkan och bidra till optimal användning av transportsystemet.

Under det övergripande målet har regeringen också satt upp *funktionsmål* och *hänsynsmål*.

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Regeringen anser att det är angeläget att använda ett trafikslagsövergripande synsätt för att bättre uppfylla de transportpolitiska målen.

Transeuropeiska nätverket för transporter TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande transportnät inom EU och angränsande länder. Syftet med TEN-T är att skapa ett transportsystem som hänger samman för att möjliggöra effektiva transporter med hög kvalitet. Målen för arbetet med TEN-T ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen. TEN-T nätet omfattar infrastrukturen för alla trafikslag - väg, järnväg, flyg, sjöfart inklusive inre vattenvägar samt multimodala kopplingar mellan olika trafikslag. Målet med TEN-T är att uppnå:

- Ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar
- En effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad
- Ett hållbart, resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem

Nätet utgörs av en struktur på två nivåer för EU:s transportvägar, i form av ett övergripande nät och ett stomnät. Det övergripande nätet består av ett multimodalt nät med relativt hög täthet. Stomnätet består av de delar av det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för transportflödena både inom Europa och globalt sett.

Stomnätet ska enligt målen ha en viss standard år 2030 och det övergripande nätet ska ha en viss standard år 2050. Region Västmanland verkar för att erforderlig infrastruktur får rätt prioritet, både inom länet och till våra angränsande län, men även i det större perspektivet med kopplingar nationellt och internationellt.

I december 2021 presenterade EU-kommissionen ett förslag till ny TEN-T förordning. Ett förslag till förändring som påverkar Västmanlands län är att Västerås pekas ut som en urban nod. Urbana noder har krav på att utveckla urbana mobilitetsplaner för hållbar rörlighet i städer i syfte att främja nettonollutsläpp och för att öka och förbättra användandet av kollektivtrafiken samt infrastruktur för gång och cykel. Den nya förordningen beräknas att ersätta den nuvarande förordningen under år 2024.

Västmanlands infrastruktur i TEN-T stomnät:

- E20
- Godsstråket genom Bergslagen

Västmanlands infrastruktur i TEN-T övergripande nät:

- E18
- Mälarfärleden
- Mälarhusarna (Västerås och Köping)

Figur 2. TEN-T nätet i Västmanland. Källa: EU Mobility and Transport.



Connecting Europe Facility (CEF)

I Europa finns det nio prioriterade transportkorridorer som specificeras i CEF-förordningen. CEF är också det huvudsakliga finansieringsverktyget för TEN-T nätet. Ett av målen med CEF-förordningen är att möjliggöra investeringar av gemensamt intresse inom ramen för TEN-T. Region Västmanland berörs framför allt av Scandinavian-Mediterranean korridoren (ScanMed). Region Västmanland arbetar för att en utvidgning av ScanMed-korridoren ska omfatta sträckan Oslo-Stockholm.

STORREGIONALA SAMARBETEN

Mälardalsrådet - En bättre sats

Stockholm-Mälardalsregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. Mälardalsrådets En Bättre Sats-process är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. En Bättre Sats verkar för att rätt nationella infrastruktursatsningar ska göras för att regionen och resten av landet kan fortsätta utvecklas.

Inom ramen för En Bättre Sats har politiker från alla riksdagspartier enats och tagit beslut om gemensamma prioriterade funktioner i transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalsregionen. Detta har formulerats i *Framtidens resor - Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen 2020*, som är en vidareutveckling av tidigare systemanalyser. Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. De övergripande storregionala målen fokuserar främst på tillgänglighet och har preciserats inom områdena *internationell konkurrenskraft, långsiktigt hållbar utveckling, transporteffektivitet och regional utveckling genom arbetsmarknadsförstoring*. Dessutom har länen enats om en storregional godsstrategi som inbegriper bildandet av ett storregionalt godstransportråd.

Gemensamma prioriterade funktioner inom En Bättre Sats:

- Tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm måste förbättras
- Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna måste förbättras
- Utveckla en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik
- Ökad andel gods på järnväg och med sjöfart
- Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft genom Arlanda, TEN-T och Östersjötrafiken
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

Östra Mellansverige (ÖMS)

Västmanlands län samverkar kring storregionala frågor tillsammans med regionerna Gävleborg, Stockholm, Sörmland, Uppsala, Örebro och Östergötland. Samverkan syftar till att skapa en stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resurs- och markanvändning samt genom samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen i östra Mellansverige. ÖMS 2050 är ett gemensamt underlag för storregional samhällsplanering och vägledning för regioner och kommuner. Syftet är att samordna storregional planering i östra Mellansverige.

Oslo-Stockholm 2.55 AB

I dag tar en tågresor mellan Oslo och Stockholm drygt fem timmar och därför väljer majoriteten av resenärerna flyget. Varje år flyger 1,4 miljoner människor mellan Arlanda och Gardermoen, men bara 200 000 väljer tåget. Med förbättringar av befintlig infrastruktur och några nya länkar är det möjligt att göra en resa med tåg på samma tid som flyget. Stråket är ett av Sveriges befolkningsrikaste med 3,4 miljoner människor. I grunden handlar det om att skapa bättre förutsättningar för regionförstoring och tillväxt. Överflyttningen från flyg till tåg har även stora potentiella klimatnyttor.

Oslo-Stockholm 2.55 AB är ett bolag som ägs av Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Karlstads kommun, Västerås stad och Örebro kommun. Bolagets syfte är att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm samt på delsträckorna där emellan.

REGIONALA STRATEGIER, PROGRAM OCH SAMARBETEN

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut riktningen för hur länet gemensamt ska utvecklas på ett hållbart sätt. Den fungerar som en plattform för alla, såväl för föreningar, kulturinstitutioner, civilsamhället och organisationer som näringsliv, kommuner, lärosäten, länsstyrelsen och Region Västmanland. Syftet med strategin är att fortsätta utveckla Västmanlands län till en konkurrenskraftig och attraktiv plats för alla. En plats där man vill bo, leva och verka, etablera företag eller besöka.

Regional gång- och cykelstrategi

Den regionala gång- och cykelstrategin för Västmanlands län beslutades hösten 2017. Syftet med strategin är att få till stånd ett sammanhållet arbete inom länet för att ta tillvara den potential och möjligheter som gång och cykel medför både för transport och rekreation. Med en väl utvecklad gång- och cykelinfrastruktur och dess kopplingar till kollektivtrafik, finns goda förutsättningar för att öka de hållbara transporterna. Gång- och cykeltrafik ska tillsammans med kollektivtrafik vara ett naturligt sätt att ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter samt möjliggöra rekreation och främja turism för alla, såväl invånare som besökare. Strategin har tre identifierade områden för prioritering som ska bidra till ett ökat hållbart resande: *Hela-resan-perspektiv, arbetspendling*

och *barns säkra skolvägar*. Under år 2022 kommer ett arbete påbörjas för att fram en ny regional cykelstrategi.

Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och behov för länets kollektivtrafik med riktning mot och bortom år 2030. Programmet antogs i september år 2021. I programmet anges mål för kollektivtrafiken i Västmanland med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för att år 2030 uppnå 30 procent av det motoriserande resandet. För trafikförsörjningsprogrammet har tre centrala målområden identifierats: *Smart kollektivtrafik*, *användbar kollektivtrafik* och *attraktiv kollektivtrafik*.

Nya Västerås Flygplats AB

Sedan april 2022 är Region Västmanland tillsammans med Västerås stad delägare i Nya Västerås Flygplats AB. Bolagets huvudsakliga verksamhet består i att driva, förvalta och utveckla flygplatsverksamhet vid regionflygplatsen i Västerås. Västerås flygplats är en viktig infrastruktur­anläggning, som behövs för viktiga samhällsfunktioner som exempelvis ambulansflyg.

2. Processer för planering, genomförande och uppföljning

De utmaningar länet står inför inom transportinfrastrukturområdet kan inte lösas av en enskild aktör eller organisation. Samverkan och dialog är högst avgörande och redan idag finns många etablerade nätverk och samarbeten, både inom och utanför länet. Tillsammans behöver alla aktörer bidra med kunskap och kompetens och det är viktigt att alla tar ett ansvar för genomförandet av länstransportplanen. Nedan beskrivs processen för framtagandet och genomförandet av det arbete som sker inom ramen för länstransportplanen.

2.1. Planeringssystemet

Inriktningsplanering

Inriktningsplaneringen består i att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför kommande planeringsperiod. Underlaget som Trafikverket redovisade 30 oktober 2020 utgör grunden för infrastrukturpropositionen, som regeringen tar fram och som riksdagen fattar beslut om. I april 2021 presenterade regeringen den infrastrukturproposition som föreslår ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länstransportplanerna.

Åtgärdsplanering

Efter riksdagens beslut om propositionen fick Trafikverket och regionerna i juni 2021 ett regeringsuppdrag i form av ett direktiv, att ta fram nationell plan respektive läns-transportplaner. Direktivet innehåller krav på hur framtagandet av länstransportplanen ska genomföras och hur planförslaget ska redovisas samt preliminära ramar för planerna. Framtagandet av dessa planer kallas för åtgärdsplanering och ska redovisas till regeringen 30 april 2022. Därefter fastställs planerna av regeringen. De transportpolitiska målen och de etappmål som regeringen har beslutat om ska vara utgångspunkt för analyser och åtgärdsförslag. Åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå dessa uppsatta mål.

2.2. Genomförande

Genomförandet av länstransportplanen är till stor del en fråga om samarbete. Därför är det av stor vikt att Region Västmanland och våra samarbetsparter har kunskap om varandras processer. Kommunerna upprättar delar av det underlag som utgör grunden för länstransportplanens planering och prioritering. Kommunerna har genom sina underlag till Region Västmanland prioriterat de brister som de anser vara viktigast ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Genom nära samverkan och gemensamma investeringar i länet kan eftersträvad effekt nås.

När länstransportplanen är fastställd av Regionfullmäktige reglerar planen insatserna och åtgärderna i den regionala infrastrukturen. Den regionala utvecklingsförvaltningen

har ansvaret att driva verkställandet av den beslutade länstransportplanen. I arbetet sker en regelbunden dialog och samverkan med Trafikverket, Kollektivtrafikförvaltningen och länets kommuner.

Samtidigt som Region Västmanland ansvarar för framtagandet och prioriteringarna i länstransportplanen ansvarar Trafikverket för själva planeringen och genomförandet av åtgärderna. Prioriteringarna som Region Västmanland fattar beslut om behöver därför ske i dialog med Trafikverket.

Genomförandeplan

Genomförandeplanen är en konkretisering av länstransportplanen och visar hur avsatta medel ska användas för att uppnå visionen om *ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland*. Planen omfattar den regionala infrastrukturen samt den infrastruktur som är aktuell för statlig medfinansiering. Revidering görs varje år och sker i samverkan med Trafikverkets årliga verksamhetsplanering. Genomförandeplanen beslutas årligen av regionstyrelsen.

Uppföljning

Länstransportplanens fyra målområden anger vilket resultat som eftersträvas på längre sikt utifrån arbetet med länstransportplanen och dess åtgärder. Den årliga uppföljningen av länstransportplanen består av två delar, dels en uppföljning utifrån målområdena och dess tillhörande delmål, dels en direkt uppföljning utifrån en sammanställning av vilka åtgärder som genomförts. Delmålen är valda så att de ger ett mått som speglar viktiga förhållanden i infrastrukturens system och de långsiktiga effekter som eftersträvas. Delmålen och de indikatorer som används presenteras i kapitel 3. Indikatorerna mäts uppdelat på kön där så är möjligt.

2.3. Från planering till byggande

För att effektivt utveckla transportinfrastrukturen i Västmanland behövs en ordnad planeringsprocess där flera aktörer samverkar. Arbetet med en åtgärd startar i och med att en brist i transportsystemet identifieras. Det är kommunerna i länet som sitter på mest kunskap om hur väl infrastrukturen fungerar därför identifieras också de flesta bristerna just via kommunerna. Detta sker i samlad form inför ny planperiod, men sker också kontinuerligt under planperioden varefter nya brister identifieras. Även Trafikverket, näringsliv och andra aktörer kan identifiera brister och meddela dessa till Region Västmanland.

Åtgärdsvalsstudier

Infrastrukturen i Västmanland innehåller ett stort antal brister. En brist kan till exempel vara att det finns en problematik kring trafiksäkerhet, tillgänglighet eller upplevd otrygghet. När en brist har beslutats att prioriteras är huvudprincipen att bristen ska utredas utifrån fyrstegsprincipen. Ofta genomförs detta genom en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där berörda aktörer och intressenter förutsättningslöst analyserar en brist i transportsystemet. Lösningar identifieras inom fyrstegsprincipens alla fyra steg och utgör grunden för beslut av åtgärder. Ansvar för genomförande och finansiering av

rekommenderade åtgärder i en åtgärdsvalsstudie kan åligga flera aktörer, beroende på vilken typ av åtgärd som rekommenderas. Åtgärdsvalsstudier kan därmed sägas vara ett verktyg för att tillämpa fyrstegsprincipen. Även barn och unga påverkas av hur trafikmiljöer är planerade, utformade och hur de används. Därför är barn och ungas perspektiv en viktig del i planeringen av infrastruktur. Andra aspekter att säkerställa är framkomlighet för civilförsvaret, utryckningsfordon, jordbruksmaskiner och övrigt näringsliv.

Att genomföra en åtgärdsvalsstudie är en förutsättning för att väl genomarbetade planeringsunderlag med åtgärdsförslag i enlighet med fyrstegsprincipen ska finnas framme i rätt tid. Åtgärdsvalsstudien svarar på frågan *varför* ett väg- eller järnvägsprojekt behövs.

Fyrstegsprincipen

Steg 1 - Tänk om - Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt

Steg 2 - Optimera - Åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen

Steg 3 - Bygga om - Åtgärder som innebär begränsade ombyggnads-åtgärder

Steg 4 - Bygga nytt - Åtgärder som innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Samlad effektbedömning

Ett viktigt underlag vid prioritering av åtgärder är en samlad effektbedömning (SEB) som tas fram i samband med åtgärdsvalsstudien. I denna beskrivs vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd skulle få om den genomförs. Den föreslagna åtgärden beskrivs ur tre oviktade beslutsperspektiv: vilka effekter som har värderats och bedömts, hur de transpolitiska målen påverkas samt hur nyttorna fördelar sig på olika grupper. En samlad effektbedömning kommer inte fram till om åtgärden ska genomföras eller inte, men utgör ett stöd för fortsatt planering och beslut.

Ställningstagande

Efter avslutad åtgärdsvalsstudie tar Trafikverket fram ett ställningstagande för utredningen, i dialog med berörda parter, för val av åtgärder som är rekommenderade att gå vidare med utifrån genomförbarhet och bedömd effekt. Därefter beslutar Region Västmanland om vilka åtgärder som ska genomföras, i de fall det handlar om åtgärder som finansieras med medel från länstransportplanen.

Planläggning

I de fall fysiska åtgärder ska genomföras kan dessa kräva att en väg- eller järnvägsplan tas fram, detta hanteras i så fall i en lagstadgad planläggningsprocess. I planläggningsprocessen utreds *var* och *hur* vägen eller järnvägen ska byggas. Mindre åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är okomplicerade och inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen kan utföras utan formell fysisk planläggning. Samråd är av stor betydelse under hela planläggningen och innebär att Trafikverket tar kontakt och för en dialog med andra myndigheter, organisationer eller berörd allmänhet för att få synpunkter och kunskap.

Planeringstider

Planeringstiderna för infrastrukturåtgärder är ofta långa på grund av den omfattande planeringsprocess som påbörjas när en brist har identifierats, från åtgärdsvalsstudie till dess att bristen är omhändertagen. Planeringstiden kan variera beroende på utrymme av medel i länstransportplanen samt beroende på om en väg- eller järnvägsplan behöver tas fram. Ytterligare en aspekt som kan påverka är Trafikverkets möjlighet att genomföra åtgärden.

Den långa och omfattande planeringsprocessen gör att tiden fram till färdig åtgärd kan sträcka sig in i nästkommande planperiod. För att säkra en effektiv takt på genomförande av länstransportplanen är det av största vikt att ha åtgärder i gång som inkluderar alla planeringens faser, från planläggningsprocess till produktion.

Beslut av åtgärd

De åtgärder som identifieras via åtgärdsvalsstudier, och som faller inom ramen för investeringar inom länstransportplanen, behöver sedan vägas mot uppsatta mål. Alla åtgärder ryms inte att finansieras inom länstransportplanen och prioriteringar behöver därför göras. Överstiger åtgärden 50 miljoner kronor måste den bli en så kallad *namngiven åtgärd* och ska finnas utpekad i länstransportplanen. Åtgärder under 50 miljoner kronor kan beslutas i den årliga genomförandeplanen. Sådana åtgärder kan vara trimningsåtgärder vilket är åtgärder som bidrar till att användningen av det befintliga transportsystemet blir mer hållbar genom att förbättra effektivitet, säkerhet och miljö.

Projektering och byggskede

När en åtgärd är beslutad att genomföras tar projekteringen vid. En bygghandling tas fram som innehåller tekniska beskrivningar och ritningar som entreprenaden bygger efter och som säkerställer att gängse lagar och regler följs. Dessa regelverk aktualiseras regelbundet för att anpassas till nya förutsättningar som exempelvis klimatanpassningar, trafiksäkerhet, barnperspektivet samt framkomlighet för utryckningsfordon.

3. Ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland

Utifrån den regionala utvecklingsstrategin har länstransportplanen till uppgift att bredda, fördjupa och konkretisera infrastrukturområdet. För att få kraft i infrastrukturarbetet har, som tidigare nämnts, därför en egen vision för länstransportplanen formulerats. "Ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland". Fyra målområden med bäring på länstransportplanen har också identifierats utifrån den regionala utvecklingsstrategin. Dessa målområden beskrivs nedan tillsammans med hur Region Västmanland vill att ett framtida Västmanland ska se ut.

3.1. Målområde: Ett hållbart och säkert transportsystem

I Västmanlands län ska det finnas goda möjligheter att välja hållbara transportsätt. Kollektivtrafiken har stor betydelse för att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling och minskad klimatpåverkan och målet är att kollektivtrafiken ska förbättras i hela länet med bra kopplingar till pendlarparkeringar samt till gång- och cykelinfrastrukturen.

Det finns idag många identifierade brister där infrastrukturen inte uppfyller sin tänkta funktion. Dessa behöver åtgärdas för att skapa goda förutsättningar för tillväxt. Förändrade trafikflöden i systemet kan innebära att utformningar och lösningar inte längre kan anses trafiksäkra. För att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt behöver kritiska punkter åtgärdas.

Satsningen på cykelåtgärder ökar möjligheten att använda cykel för resor, men ger även en förutsättning att på ett enkelt, tryggt och säkert sätt kunna ta sig till hållplatser och resecentrum för att kunna ta del av kollektivtrafiken. Den bidrar också till att öka barns möjligheter att på ett tryggt och säkert sätt använda transportsystemet för att ta sig till sina målpunkter. Transportsystemet har stor potential att stimulera dagligt aktivt resande genom gång och cykel, som medför positiva hälsoeffekter och förebygger ohälsa.

Delmål

- Minska transportsystemets miljöpåverkan
- Minskat antal omkomna och svårt skadade i trafiken

Indikatorer

- Transportsektorns utsläpp av växthusgaser
- Antal omkomna och svårt skadade i trafiken

3.2. Målområde: En tillgänglig studie- och arbetsmarknad

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. Arbetspendling förekommer i hela Västmanland med målpunkter inom länet så väl som utanför länets gränser. 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. Det är även viktigt att transportsystemet är tillgängligt för kommersiell och offentlig service.

Den ökande rörligheten genom pendling leder till framväxt av mer sammanhängande tätorter med mer differentierad näringsstruktur och utbud av jobb, utbildning och service. Den landsbygd och de orter som inte binds samman av goda transportmöjligheter har risken att få ett snävare utbud av jobb, utbildning, service, kultur och fritidsaktiviteter. Här har kollektivtrafiken en särskild uppgift att skapa förutsättningar för att länka samman hela länet och möjliggöra ett ökat resande.

För länets nationella och internationella tillgänglighet är järnvägen en förutsättning. Genom Västmanland sträcker sig flera järnvägsstråk som Mäljarbanan, Bergslagspendeln, Dalabanan, Sala-Oxelösund, Svealandsbanan och godsstråket genom Bergslagen. För att möta trafikeringsbehoven såväl regionalt som storregionalt krävs investeringar för att öka hastighet såväl som kapacitet på järnvägen.

Delmål

- Bättre förutsättningar för arbets- och studiependling
- Förbättrat utbud av kollektivtrafik i länet

Indikatorer

- Antal utbudskilometer med kollektivtrafik per invånare
- Antal påstigningar i kollektivtrafiken per invånare

3.3. Målområde: Ett väl fungerande transportsystem för människor och gods

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, alltså att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Genom rätt utformad infrastruktur och tillgänglighet till stödsystem för reseinformation ökar transportsystemets användbarhet även för personer med funktionsnedsättning.

En väl utbyggd infrastruktur möjliggör ett ökat utbud av kollektivtrafik på väg och järnväg. Väl utbyggd infrastruktur för kollektivtrafik och fungerande trafiksystem, som binder samman olika trafikslag skapar ett långsiktigt hållbart resande i hela länet.

I ett alltmer uppkopplat samhälle ställs nya krav på en annan form av tillgänglighet och i takt med att nya innovationer kommer ut på marknaden behöver transportsystemet kunna anpassas till detta. Det kan exempelvis handla om trafikinformation, nya mobilitetstjänster, lösningar när det gäller signalprioriteringar i kollektivtrafiken eller att i större utsträckning åstadkomma distansarbete och resfria möten.

Länets hamnar i Västerås och Köping är viktiga knutpunkter i godstransportsystemet och målet är att frakterna via Mälaren ska öka. Genom Mälarfleden och Mälarhusarna når sjöfarten långt in i landet i den befolkningstätaste delen av Sverige. Detta leder till att behovet av landtransporter kan hållas nere, vilket gynnar miljön och trafiksäkerheten. Även behovet av järnvägstransporter mellan Stockholmsområdet och Västra Mälardalen kan hållas nere, vilket ger mer utrymme för persontrafiken på det hårt belastade järnvägsnätet i Mälardalen.

Delmål

- Öka frakterna via Mälarhusarna
- Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Indikatorer

- Mängden hanterat gods i Mälarhusarna
- Kollektivtrafikens marknadsandel

3.4. Målområde: En positiv regional tillväxt och ökat bostadsbyggande

Infrastrukturen är en grundläggande förutsättning för tillväxt i länets alla delar. Invånarnas möjligheter att leva, bo, arbeta och driva företag styrs mycket av hur infrastruktur, transporter, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik är utformade och hur de svarar mot de behov som finns. Det utgör samtidigt förutsättningar för hur jämställt och tillgängligt länet är för alla invånare, oavsett kön, ursprung, ålder eller personer med funktionsnedsättning. Därför är det viktigt att transportsystemet planeras med beaktande av övrig samhällsplanering för att få en fungerande bostadsmarknad i hela länet samt att skapa förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv som är beroende av fungerande transporter.

Arbetskrafts- och kompetensförsörjning är en viktig komponent för både näringsliv och offentlig sektor. För att klara behovet av arbetskraft behöver länets kommuner vara en integrerad del av en större arbetsmarknad vilken knyts samman av en trafikslagsövergripande infrastruktur. Infrastrukturen behöver vara robust och tillförlitlig för att så väl person- som godstransporter ska fungera. Investeringar i infrastruktur ger förutsättningar för en fortsatt hållbar ekonomisk tillväxt i hela länet.

Delmål

- Öka bostadsbyggandet
- Öka andelen sysselsatta
- God ekonomisk utveckling

Indikatorer

- Antalet nybyggda bostäder i länets kommuner
- Andel bostäder i kollektivtrafiknära läge
- Andel sysselsatta 20–64 år
- Bruttoregionalprodukten, BRP per invånare

4. Nulägesanalys

I kapitlet analyseras nuläget i länet och till viss del i riket, vilket presenteras i kartor, diagram och text. Syftet är att nuläget tillsammans med det önskade läget i föregående kapitel ska tydliggöra utmaningarna länet står inför och visa på förändringarna som måste göras för att uppnå målen. Analysen utgör också ett viktigt planeringsunderlag som ligger till grund för prioriteringar som görs i länstransportplanen. Kapitlet inleds med korta fakta om Västmanlands län.

Att analysera utvecklingen av transportinfrastrukturen och tillgängligheten i Västmanlands län är komplext. Region Västmanland avser påbörja en fördjupad analys inom ramen för Trafikverkets arbete med regionala trafikstrategier. Ett sådant arbete förväntas tydliggöra utvecklingen av infrastrukturen i Västmanlands län på längre sikt.

4.1. Om Västmanlands län

Västmanland är en del av Mälardalenregionen och Östra Mellansverige och är ett av de minsta länen i riket sett till ytan. I länets tio kommuner bodde i slutet av år 2021 knappt 279 000 invånare. Ett till ytan litet län kombinerat med en relativt stor befolkning innebär att befolkningstätheten är sjätte högst i riket med 54,5 invånare per kvadratkilometer.

Tabell 2. Kommuner i Västmanlands län, landareal, folkmängd och befolkningstäthet 2022. Källa: SCB

Område	Landareal, km ²	Folkmängd	Invånare/km ²
Arboga	325	14 100	43,3
Fagersta	269	13 319	49,5
Hallstahammar	170	16 608	98,0
Kungsör	203	8 787	43,4
Köping	604	26 133	43,2
Norberg	418	5 714	13,7
Sala	1 167	22 998	19,7
Skinnskatteberg	659	4 371	6,6
Surahammar	344	10 099	29,4
Västerås	958	156 838	163,7
Västmanlands län	5 117	278 967	54,5
Riket	407 284	10 452 326	25,7

Nästan 88 procent av befolkningen bor i någon av länets 44 tätorter, där Västerås är den tydliga regionala kärnan i form av Sveriges sjätte största tätort. Knappt 129 000 invånare var bosatta i Västerås tätort år 2021, vilket motsvarar nästan hälften av länets befolkning. I jämförelse med andra län i Östra Mellansverige bor en stor andel av länets befolkning i en tätort. Den största delen av befolkningen bor i länets södra delar längs E18 och Mälardalen.

Arbetsmarknad

Länets närhet till bland annat Stockholm, Eskilstuna, Örebro och Uppsala ger länets invånare goda möjligheter att nå en allt större arbetsmarknad. Geografiskt större arbetsmarknader till följd av regionförstoring leder till att kommun- och länsgränser får mindre betydelse i människors liv. Västmanlands län räknas sedan år 2020 som en lokal arbetsmarknad (LA) av Statistiska centralbyrån. Även Tillväxtverkets indelning i funktionella analysregioner (FA) ser hela länet som en arbetsmarknad.

Totalt hade närmare 122 500 personer sin arbetsplats i länet år 2020 och av dessa bodde 90 procent i Västmanland, ca 110 000 personer. Var tionde sysselsatt pendlar alltså till länet, merparten från de lokala arbetsmarknaderna Stockholm, Eskilstuna eller Örebro. Andelen är något högre bland de sysselsatta som bor i Västmanland där 14 procent arbetar på någon annan lokal arbetsmarknad, varav drygt hälften i Stockholm.

Andelen sysselsatta i åldern 20–64 år var 78 procent år 2020, vilket är i nivå med riksgenomsnittet. Jämfört med året innan var det en nedgång med en procentenhet, både i länet och riket. Bland kvinnor var andelen sysselsatta 76,5 procent och bland män 79,5 procent år 2020. Andelen sjönk med en procentenhet respektive för båda könen.

Tabell 3. Andel sysselsatta i åldern 20–64 år efter kön i Västmanlands kommuner och riket. Källa: SCB.

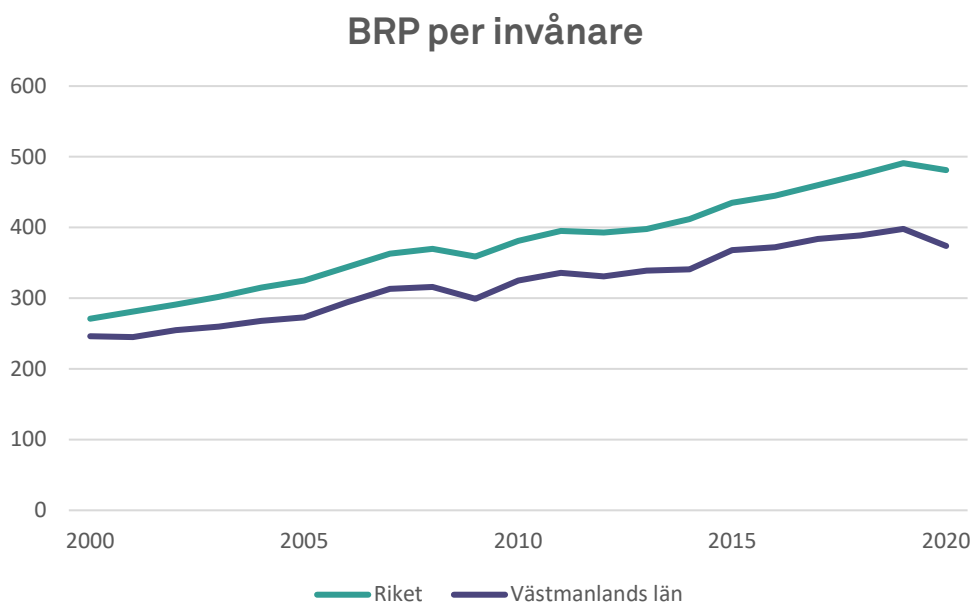
Område	2019			2020		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Arboga	76,7	81,1	79	76,2	80,8	78,6
Fagersta	74,1	78,6	77	72,6	77	74,9
Hallstahammar	76,4	82,7	80	76,8	81,8	79,4
Kungsör	74,7	80	77	74,1	80,3	77,3
Köping	76,2	80,9	79	75,5	79,5	77,5
Norberg	77,7	80,5	79	76,7	76,7	76,7
Sala	79,4	83	81	78,2	82,3	80,3
Skinnskatteberg	76,2	79	78	74	76,6	75,3
Surahammar	79,6	83,1	81	78	82	80,1
Västerås	78,1	80,1	79	76,9	78,9	77,9
Västmanlands län	77,6	80,6	79	76,5	79,5	78,1
Riket	78,4	80,1	79	77,5	79,1	78,3

Bruttoregionprodukt

Det är genom förmågan att arbeta integrerat med hållbarhetsfrågor och genom att näringslivet, civilsamhället och offentlig sektor är aktiva som vi kan åstadkomma en hållbar tillväxt för hela länet. Insatser för stärkt energiförsörjning, infrastruktur och kompetensförsörjning är också centrala för att skapa goda förutsättningar. Genom att nyttja kunskaper, teknik och genom att företag väljer att verka i länet och människor väljer att arbeta här ökar tillväxten och våra gemensamma resurser.

Den ekonomiska tillväxten kan bland annat följas genom BRP per capita, som i Västmanland var 374 000 kr år 2020, vilket var en nedgång jämfört med föregående år. I sig inte oväntat givet de förhållanden som rådde med pandemin, även i riket gick BNP per capita ner under år 2020. Utvecklingen i länet var dock något sämre än riksgenomsnittet.

Figur 3. Bruttoregionprodukt per invånare, löpande priser, tusen kr, Västmanland och riket. Källa: SCB.



4.2. Befolkningsutveckling

Enligt SCB:s senaste befolkningsframskrivning beräknas det bo knappt 300 000 personer i länet år 2040. Det är en ökning med 8 procent eller 22 000 personer från år 2020. Det är något mindre än den historiska ökningen. Mellan 2000 och 2020 ökade befolkningen med nästan 34 000 personer i länet, vilket motsvarar en ökning på 12 procent. Den historiska befolkningsökningen har främst berott på att fler har invandrat än utvandrat från länet. Så väntas det vara även framöver men i lägre takt, vilket förklarar den något lugnare befolkningsökningen till år 2040.

Fram till år 2040 väntas de flesta kommunerna i länet ha ökat i befolkning. Störst ökning väntas i Västerås med cirka 12 procent fram till år 2040. Befolkningen förväntas minska i Skinnskatteberg och Norberg. Befolkningen blir också äldre med störst förväntad ökning mellan 80 och 90 år, men även i åldrarna kring 50 år väntas befolkningen öka mycket.

Tabell 4. Förväntad befolkningsutveckling i Västmanlands län 2021–2040. Källa: SCB.

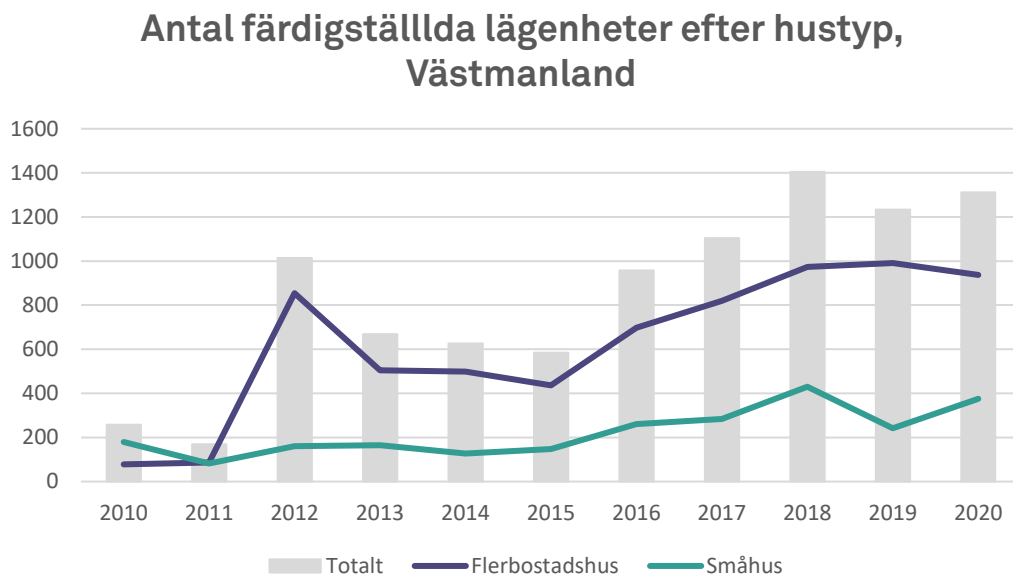
Kommun	2021	2040	Förändring antal	Förändring procent
Arboga	14 020	14 205	185	1%
Fagersta	13 226	13 360	134	1%
Hallstahammar	16 476	17 489	1 013	6%
Kungsör	8 715	8 768	53	1%
Köping	26 121	26 434	313	1%
Norberg	5 599	5 282	-317	-6%
Sala	22 993	24 179	1 186	5%
Skinnskatteberg	4 320	4 256	-64	-1%
Surahammar	10 074	10 127	53	1%
Västerås	156 837	175 080	18 243	12%
Västmanland	278 381	299 180	20 799	7%

4.3. Bostadsmarknad

De senaste decennierna har antalet hushåll i Sverige ökat mer än antalet tillkommande bostäder, vilket har lett till ett underskott på bostäder. Det innebär att utbudet av bostäder är mindre än behovet och efterfrågan. I länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys för Västmanland 2021 bedömer endast två av länets tio kommuner att det råder balans på bostadsmarknaden i den egna kommunen. Åtta av länets kommuner anger att det råder underskott, vilket kan innebära svårigheter att flytta till och inom kommunen.

För att helt bygga bort behovet av bostäder i Sverige beräknar Boverket att det behöver tillkomma runt 60 000 lägenheter per år 2021–2030 i Sverige och cirka 1 500 per år i Västmanlands län. Bostadsbyggandet har varit högt senaste åren och vi måste gå tillbaka till början av 1990-talet för att hitta en period med lika omfattande byggnation som i nuläget. Dock har byggandet inte nått upp till nivåerna på 1 500 bostäder per år i Västmanlands län som Boverket bedömer måste byggas för att bygga bort bostadsbristen. Andelen småhus av nybyggnationen motsvarar ca 25 procent de senaste fem åren. Antalet förväntade påbörjade bostäder år 2021 och år 2022 överstiger dock 1 500. Men det är inte ovanligt att byggstarter försenas, vilket kan innebära att bedömningarna är något överskattade.

Figur 4. Nybyggda bostäder i Västmanland efter hustyp 2010–2020. Källa: SCB.

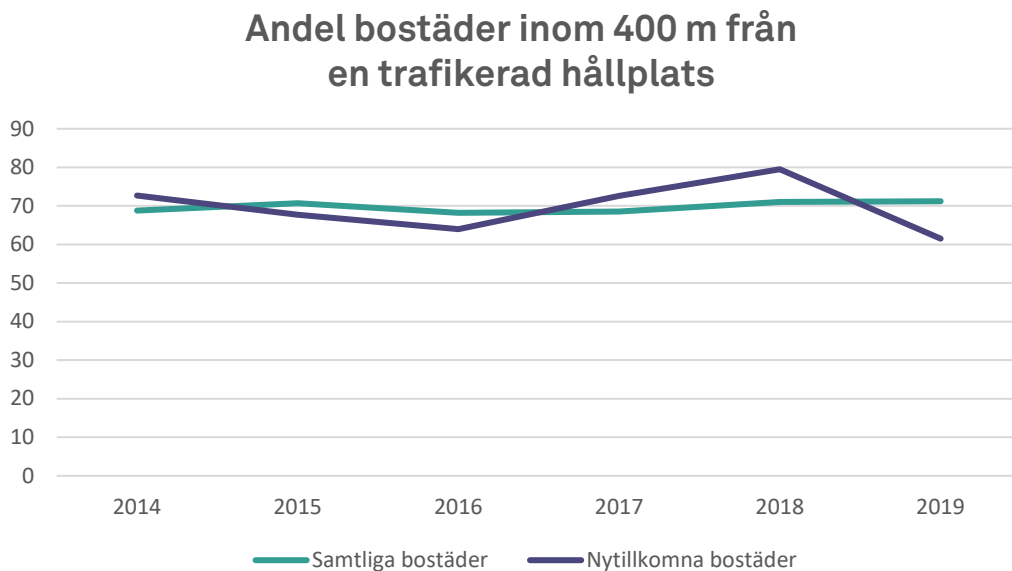


Nya bostäder i anslutning till bra kollektivtrafiklägen

En viktig aspekt är i vilken utsträckning de nya bostäder som byggs ligger i närheten av hållplatser för kollektivtrafik. I statistiken brukar avståndet från hållplats till bostad uttryckas antingen som inom 400, 500, 1 000 eller 2 000 meter. För att klassas som bästa läge ska alltså bostaden ha max 400 meter till en hållplats som har minst en avgång i timmen under större delen av dagen på vardagar.

I Västmanland låg år 2019 drygt 71 procent av alla bostäder i ett sådant läge att de boende som mest hade 400 meter till en väl trafikerad hållplats. Motsvarande andel i riket var 79 procent. Andelen bland de nyproducerade bostäderna är på en liknande nivå och fluktuerar av naturliga skäl mer, då det avser betydligt färre objekt än det samlade bostadsbeståndet. År 2019 var andelen knappt 62 procent i Västmanland och året dessförinnan var andelen nästan 80 procent.

Figur 5. Bostäder i kollektivtrafikhärläge (inom 400 meter från trafikerad hållplats) 2014–2019. Källa: SCB.

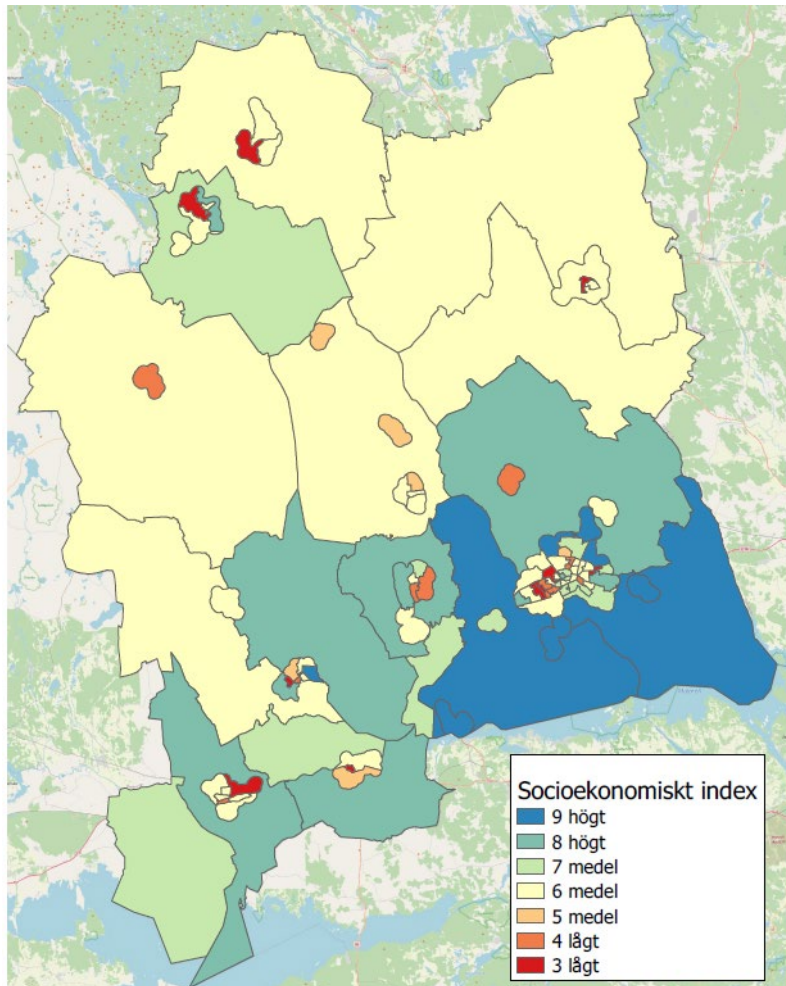


4.4. Socioekonomiska skillnader

Det finns undersökningar som visar att trafiksäkerheten är ojämnt fördelad mellan olika grupper och geografiska områden i samhället och att det finns en förhöjd olycksrisk hos grupper med sämre socioekonomiska förutsättningar. Socialt utsatta grupper påverkas även i större utsträckning negativt av transportinfrastrukturens baksidor som exempelvis buller, dålig luft och barriäreffekter. De drar även mindre nytta av tillgänglighetsförbättringar. Delaktigheten i samhället är också mindre i grupper med socioekonomiska utmaningar, vilket kan innebära att viktiga synpunkter går förlorade.

För en bättre social hållbarhet och ett mer jämlikt transportsystem är det därför nödvändigt med kunskap om de socioekonomiska skillnaderna i länet. För att visualisera detta har en karta med ett socioekonomiskt index tagits fram som visar på nuläget i Västmanlands län. Indexet är en sammanvägning av tre faktorer: andel med långvarigt ekonomiskt bistånd, andel med gymnasieexamen och andel förvärvsarbetande. Ett lågt värde innebär svagare socioekonomiska förutsättningar i jämförelse med övriga delar av länet.

Figur 6. Socioekonomiskt index i Västmanlands län, statistik från 2019.
Källa: SCB regiondatabasen, egna bearbetningar.



Kartan över socioekonomiskt index kan studeras i förhållande till planerade infrastrukturåtgärder för en bild över hur åtgärderna fördelar sig mellan olika typer av områden. Kartan kan också vara ett underlag för prioritering av åtgärder, vilket kan behövas för att säkerställa att investeringar fördelar sig jämnt mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

4.5. Trafikverkets basprognoser och trafikflöden

Befolkningsförändringarna har också påverkan på trafikflödena i regionen. För en uppfattning om hur trafikflödena kommer att utvecklas fram till år 2040 redovisas Trafikverkets prognoser för person- och godstrafiken, där befolkningsutvecklingen tas i beaktande. Prognoser är alltid förknippade med osäkerheter eftersom förutsättningar och antaganden förändras och hur verkligheten kommer att se ut beror på hur vi väljer

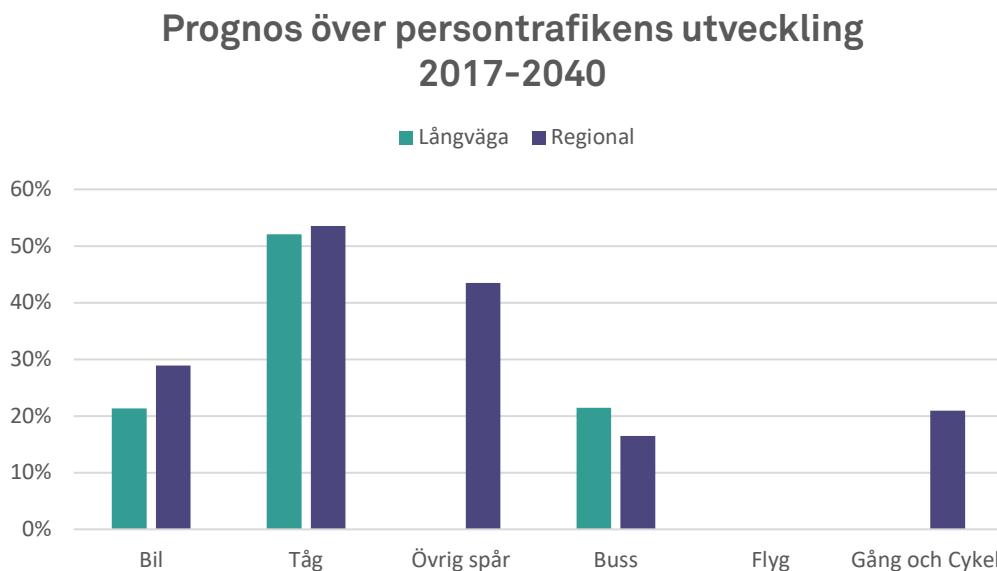
att påverka utvecklingen. Prognoserna redovisas i form av transportarbete^{0F1} på nationell nivå men vägtrafiken finns även på länsnivå.

Persontrafik

Fram till år 2040 förväntas persontrafiken i riket öka med 28 procent, vilket är en årlig tillväxt på 1,1 procent, jämfört med 1,2 procent i Västmanlands län. Persontrafikresandet med tåg prognosticeras öka mest av trafikslagen, med över 50 procent fram till år 2040. Det är ungefär samma takt som den historiska ökningen. Resandet med bil- och busstrafik förväntas öka med 20–30 procent medan resor med inrikes flyg antas ligga kvar på 2017 års nivå.

Figur 7. Prognos över persontrafikens utveckling efter trafikslag 2017–2040.

Källa: Trafikverket



I nuläget sker en stor del av vägtransporterna i de befolkningsmässigt tätare södra delarna av länet. Särskilt längs E18 och i Västerås är årsdygnstrafiken hög. Även mellan Sala-Västerås samt Sala-Heby mot Uppsala är det mycket vägtrafik. Vägnetet mellan länets södra delar och Eskilstuna är också relativt högt belastat.

¹ Transportarbetet beskriver aktivitet i transportsystemet och består av måttet personkilometer för persontransporter och tonkilometer för godstransporter. En personkilometer innebär en förflyttning av en person en kilometer och en tonkilometer innebär en förflyttning av ett ton gods en kilometer.

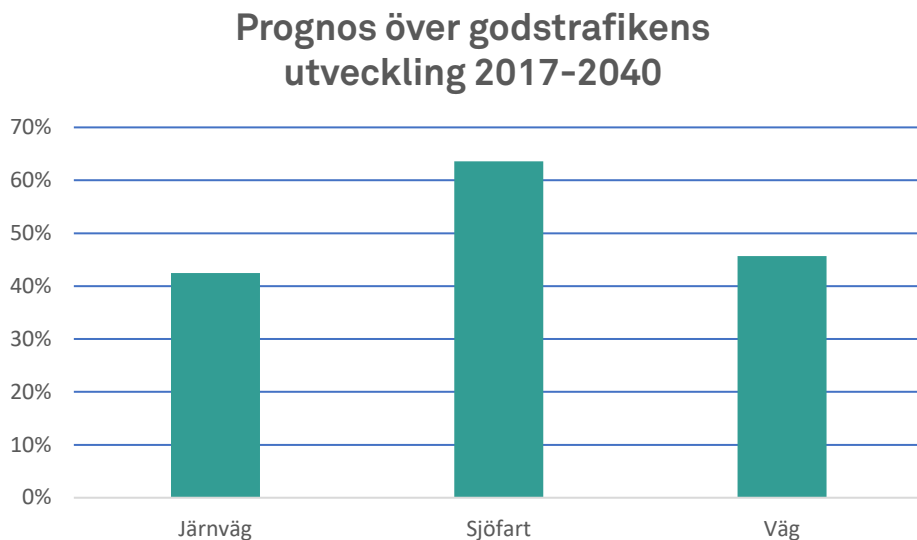
Godstransporter

Transportarbetet för godstransporter antas öka med 51 procent i Sverige till år 2040, vilket är en årlig tillväxt på 1,8 procent. Godstrafiken antas alltså öka mer än persontrafiken. Sjöfarten är trafikslaget som bedöms öka mest med 2,2 procent per år, vilket är en ökning med 64 procent fram till år 2040. Ökningstakten för väg och järnväg är ungefär 1,6 procent per år. Det motsvarar en ökning på 46 procent för vägtrafik och 42 procent för järnväg fram till år 2040.

Även för tung trafik på väg är det år 2020 hög belastning i länets södra delar och på E18, men årsdygnstrafiken för gods är mer jämnt fördelad över länet än för den totala vägtrafiken. I jämförelse med den totala vägtrafiken är det dock relativt hög trafikering av tung trafik mellan Norberg-Fagersta-Skinnskatteberg, samt från och till omkringliggande kommuner i andra län. Även från Sala upp mot Dalarna är trafikflödena för tung trafik relativt höga.

Figur 8. Prognos för godstrafikens utveckling år 2017–2040 efter färdmedel.

Källa: Trafikverket.



Förändrade trafikflöden

Ökade trafikflöden ställer större krav på transportsystemet för att det ska uppfylla sin funktion. Det finns även stora utmaningar att hantera ett ökat resande tillsammans med uppsatta klimatmål. Styrmedel genom skatter och avgifter för användandet av transportsystemet och tillgänglighet till effektiva kollektiva transportmedel kan påverka framtidens resandeströmmar. Bättre tillgång till bredband och ökad digital kompetens är även viktigt för att minska behovet av resor. Förutom satsningar i infrastrukturen och bra trafikeringssupplägg behöver insatser kring beteendeförändring genomföras, för att bryta de strukturer som har byggts upp under lång tid.

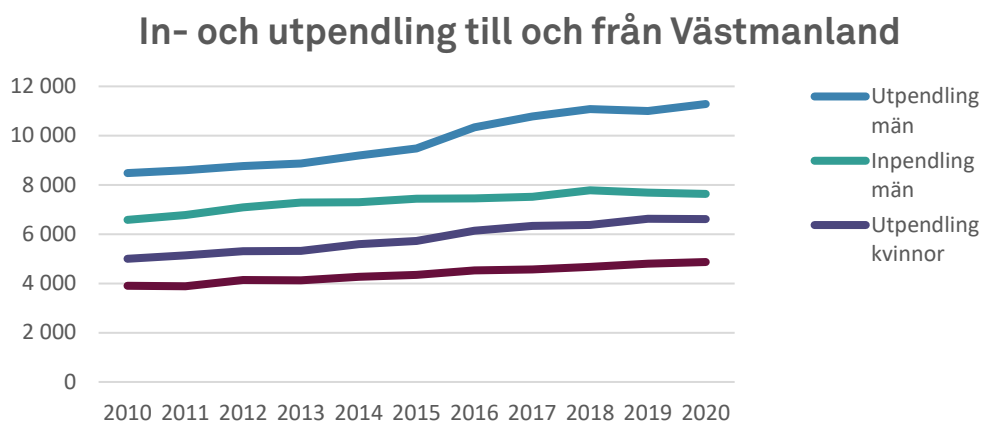
Att förändra vanor och beteenden på stor skala är vanligtvis svårt och tar lång tid. Pandemin som bröt ut år 2020 har dock väldigt snabbt förändrat våra beteenden, särskilt hur vi reser. Hur dessa förändrade beteenden utvecklas i framtiden är dock svårt att sja om. Mycket tyder dock på att strukturomvandlingen med ökad digitalisering har påskyndats, vilket kan leda till ett minskat behov av personresor.

4.6. Pendling

För att möjliggöra utvecklingen av mer integrerade arbetsmarknader, är fungerande infrastruktur för arbetspendling centralt. En process av regionförstoring har pågått under en längre tid, det vill säga att människor reser längre mellan bostad och arbete. Regionförstoringen har drivits på av utvecklingen i transportsystemet som i sin tur har lett till minskade restider. Kollektivtrafiken har en särskild uppgift att skapa förutsättningar för regionförstoring då kollektivtrafikåtgärder kan ge positiva effekter på pendling, tillgänglighet och minskade restidskvoter mellan kollektivtrafik och biltrafik. Ökat kollektivtrafikresande bidrar dessutom till minskad klimatpåverkan och en långsiktigt hållbar utveckling. Även digitaliseringen och ökade möjligheter till distansarbete har påverkan på storleken av lokala arbetsmarknader. Ökade möjligheter till distansarbete för vissa yrkesgrupper skulle kunna leda till ökad acceptans för längre pendlingsavstånd på premissen att resan inte behöver genomföras lika ofta.

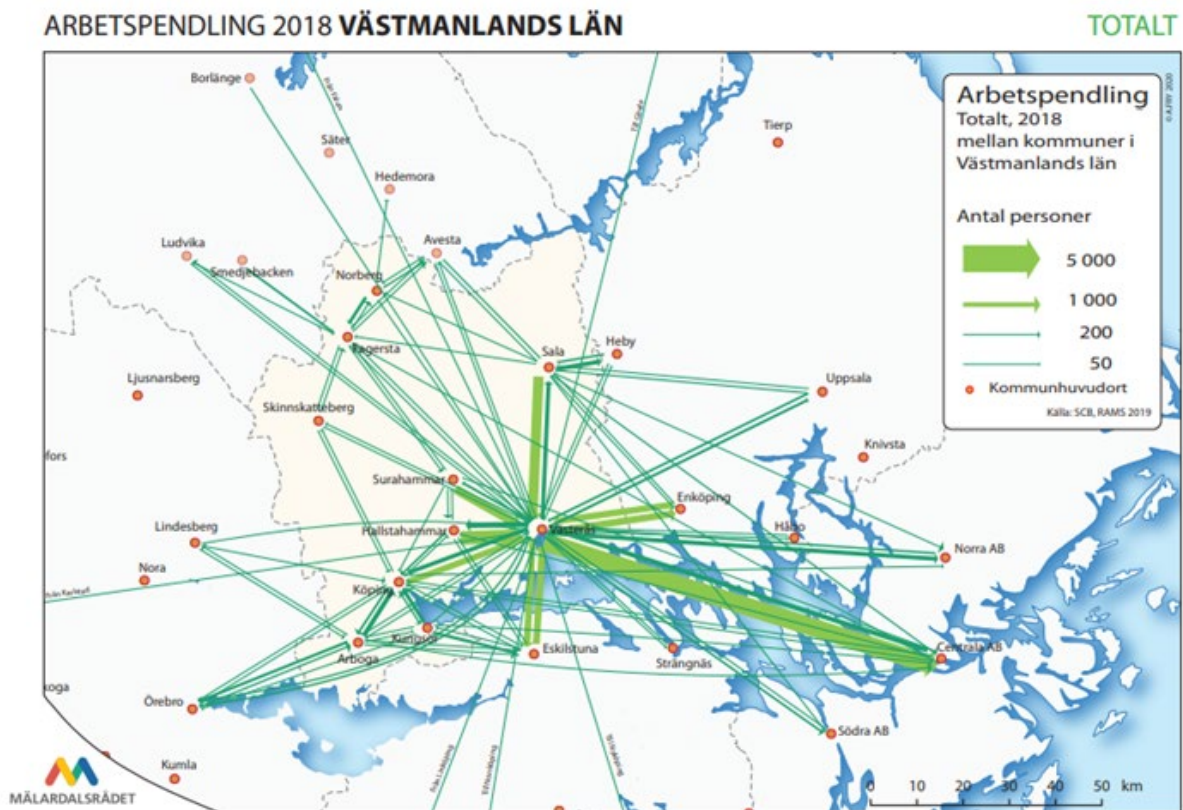
Pendlingen till och från Västmanlands län har ökat trendmässigt sedan år 2008 och utpendlingen är större än inpendlingen samtliga år. År 2020 hade Västmanlands län ett negativt pendlingsnetto på knappt 5 400 personer. 12 500 personer pendlade in till Västmanland från något annat län medan antalet utpendlare var 17 900 personer. Det är sedan tidigare känt att kvinnor pendlar i lägre utsträckning och kortare sträckor än män. Mellan åren 2015 och 2020 har antalet utpendlare från länet ökat med 18 procent medan inpendlingen ökat med 6 procent. Bland män har inpendlingen ökat med 3 procent och bland kvinnor med 12 procent. Siffrorna är mer lika för utpendlingen, en ökning med 19 procent för män och med 15 procent för kvinnor mellan 2015 och 2020.

Figur 9. In- och utpendling i Västmanlands län. Källa: SCB.



En dominerande del av pendlingen inom länet går till eller från Västerås som är det tydliga centrumet. Pendlingsströmmarna skiljer sig mycket i storlek mellan länets befolkningstäta sydvästra delar och de mer glesbefolkade delarna i nordväst. Det största pendlingsflödet går från Västerås till Stockholm, vilket hänger samman med relativt korta restider på Mäljarbanan och det stora arbetsmarknadsutbudet i Stockholm. När det gäller pendling från Västerås till Stockholm står män för en påtagligt stor andel (63 procent). Det pågår även betydande storregionalt pendlingsutbyte mellan Västerås och Eskilstuna samt Västerås och Enköping. Inom länet är det mest pendlare mellan Västerås och Hallstahammar. Mellan Köping och närliggande kommuner sker också ett relativt stort pendlingsutbyte även om det i absoluta tal inte utgör samma volymer som i Västerås.

Figur 10. Arbetspendling i Västmanlands län 2018. Källa: Mälardalsrådet.

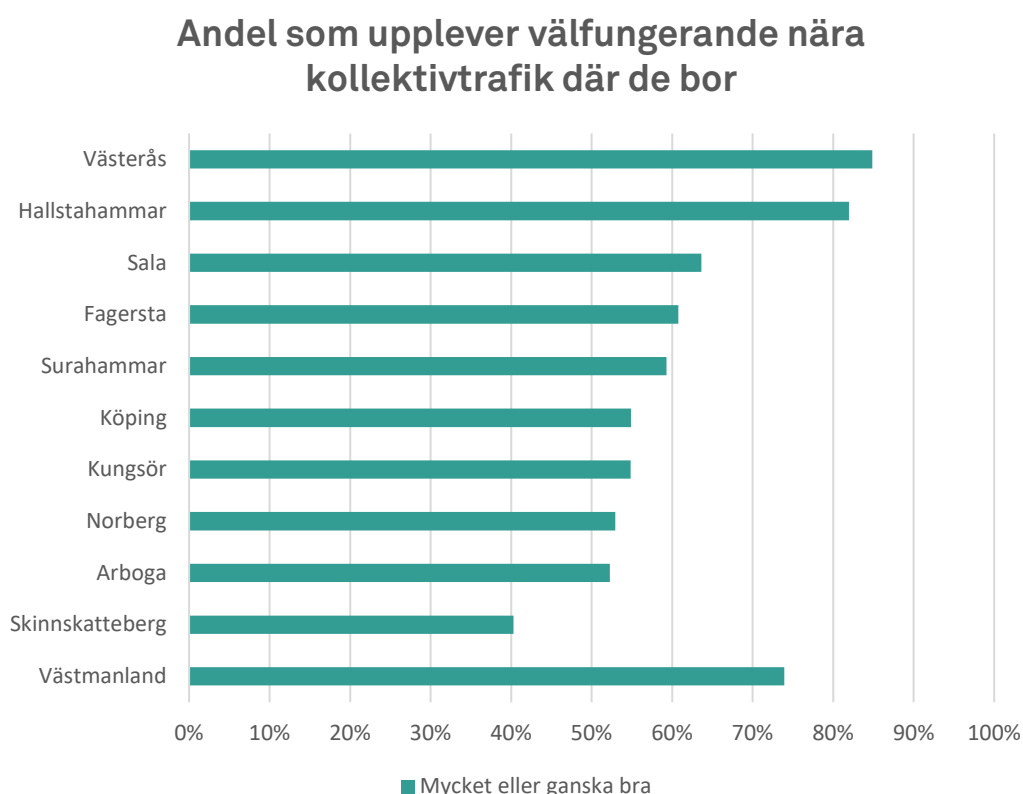


4.7. Kollektivtrafik

Enligt Region Västmanlands medborgarenkät 2019 upplever 74 procent att de har väl- fungerande nära kollektivtrafik där de bor. Det finns dock skillnader mellan kommunerna där de boende i Västerås och Hallstahammar i större utsträckning upplever ganska bra eller mycket bra tillgång till kollektivtrafik än andra kommuner i länet. Upplevd tillgång till kollektivtrafik skiljer sig också mellan olika boendeorter, där

personer som bor i tätorter upplever bra tillgång till kollektivtrafik jämfört med de som bor utanför tätort. Det finns inga större skillnader mellan män och kvinnor, även om undersökningar visar att kvinnor reser med kollektivtrafik i större utsträckning än män.

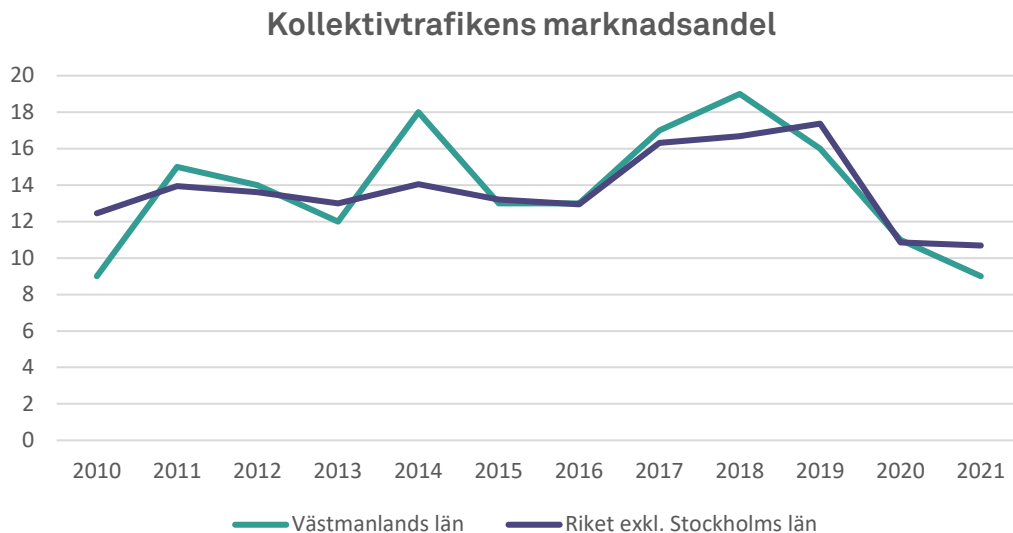
Figur 11. Andel som upplever välfungerande nära kollektivtrafik där de bor fördelat på kommun och boendeort. Västmanlands län 2019. Källa: Hur är det att leva och bo i Västmanland 2019, Region Västmanland och Länsstyrelsen i Västmanland.



Kollektivtrafikens marknadsandel i Västmanlands län har varierat mellan åren men minskade till följd av pandemin. Från 16 procent 2019 till 9 procent 2021. Målet i Trafikförsörjningsprogrammet är att 2030 ska kollektivtrafikens marknadsandel öka från dagens nivå till runt 30 procent. Resandet är starkt koncentrerat till Västerås stad. Hur resandet med kollektivtrafiken kommer att återhämta sig är fortfarande svårt att svara på. Av de som reser med kollektivtrafik anger dock 73 procent att de troligen kommer att resa på samma sätt som de gjorde innan pandemin medan 11 procent troligen inte kommer återgå till tidigare resvanor, enligt en nationell undersökning från Svensk kollektivtrafik.

Figur 12. Marknadsandel - andel kollektivtrafikresor av samtliga resor.

Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik



Det finns många faktorer som kan vara avgörande för att öka resandet med kollektivtrafiken i länet. Omkring 40 procent anger att de skulle eller troligen skulle resa mer kollektivt om:

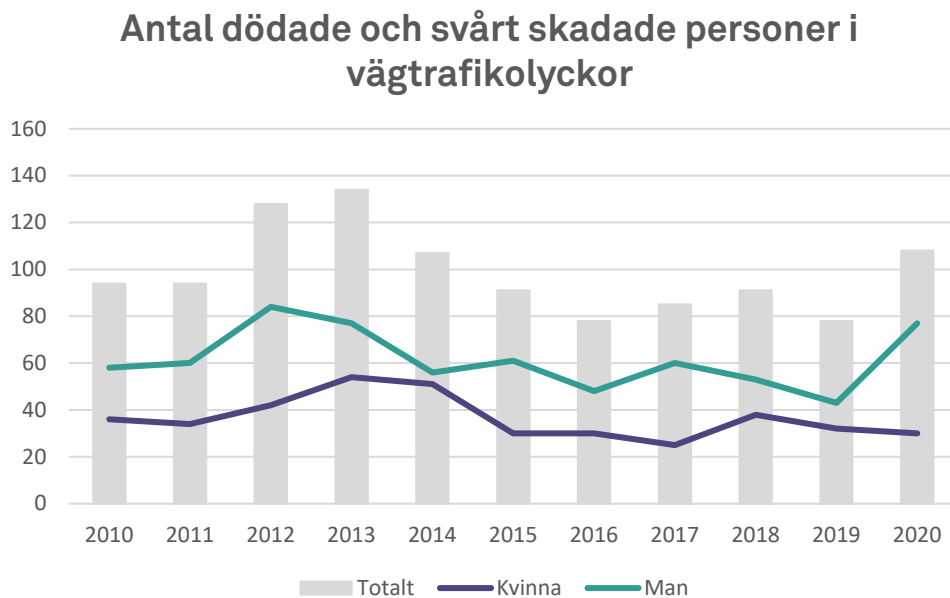
- Tryggheten ökade
- Turtätheten ökade
- Restiden förkortades
- Tillgängligheten förbättrades

Det indikerar att det finns goda möjligheter att öka kollektivtrafikresandet och gå mot målet i *Trafikförsörjningsprogrammet* med åtgärder inom ramen för länstransportplanen. Ökad andel kollektivtrafik gynnar tillgängligheten för framför allt unga, äldre, personer med funktionsnedsättning samt socioekonomiskt svaga grupper, vilket gynnar jämlikhet. Det är även en viktig del i överflyttningen från personbilsresande till mer hållbara transporter.

4.8. Trafiksäkerhet

Antalet dödade och svårt skadade personer i vägtrafikolyckor har trendmässigt minskat i Västmanlands län sedan år 2003, trots variationer mellan åren. Fler män än kvinnor både dör och skadas svårt i trafiken, vilket beror på olika trafikbeteenden och säkerhetsstänk mellan könen. I Västmanlands län är omkring 60 procent av de dödade och svårt skadade i vägtrafiken män. Risken att omkomma i vägtrafiken är störst för de som är 75 år och äldre, följt av unga vuxna mellan 18 och 24 år.

Figur 13. Antal dödade och svårt skadade personer i vägtrafikolyckor i Västmanland.
Källa: Transportstyrelsen.



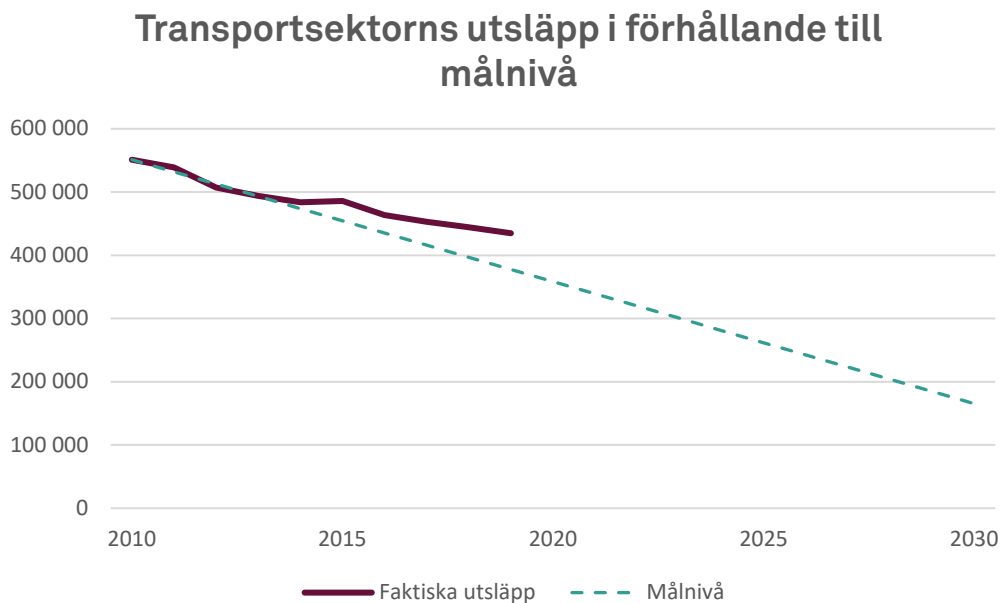
Det finns stora regionala skillnader i olycksstatistiken och antal omkomna varierar mycket över åren, särskilt i län med mindre befolkning. I Västmanlands län har i genomsnitt 2,7 personer per 100 000 invånare omkommit i trafiken under de senaste tio åren. Det är i nivå med genomsnittet i riket.

Studier visar att befolkningstäthet är gynnsamt för trafiksäkerheten. Det kan bero på att län med hög befolkningstäthet har mindre personbilstrafik och mer kollektivtrafik som kan tänkas ha påverkan på trafiksäkerheten. Befolkningstäthet kan även korrelera med andra faktorer med betydelse för trafiksäkerheten, till exempel vägkvalitet, polis-täthet, utbildningsnivå och olika attityder i trafiken.

4.9. Utsläpp av växthusgaser

I Västmanlands län år 2019 släppte transportsektorn ut över 430 000 ton CO₂-ekvivalenter per år. Utsläppen från transporter har minskat nästan varje år sedan år 2010 men mindre än den totala minskningen av utsläpp, vilket innebär att transportsektorns andel av växthusgasutsläppen har ökat. Transportsektorn utgör 34 procent av de totala växthusgasutsläppen i länet år 2019, det är ungefär samma andel som i riket. Av transportsektorns utsläpp kommer 64 procent av personbilar och 31 procent av lätta och tunga lastbilar.

Figur 14. Transportsektorns i Västmanlands utsläpp i förhållande till nationell målnivå.
Källa: Nationella emissionsdatabasen, SMHI.



Enligt etappmålet för klimat ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom luftfart, minska med 70 procent år 2030 jämfört med år 2010. Det innebär att utsläppen i Västmanlands län behöver ligga på ungefär 170 000 ton CO₂-ekvivalenter år 2030 jämfört med ungefär 550 000 ton från år 2010. För att uppnå målet måste det till en kraftig förändring. Hur utsläppen utvecklas beror bland annat på resebeteenden, hur trafikflödena utvecklas och den tekniska utvecklingen.

Klimatmål och andra miljömål driver på utvecklingen mot en fossilfri fordonsflotta och elektrifieringen är en förutsättning för att nå etappmålet för klimatet, men alla förnybara drivmedel behövs. Andelen elbilar, el- och laddhybrider har ökat mycket senaste två åren och stod för 45 procent av samtliga nyregistrerade personbilar år 2021. Laddbara bilar står dock endast för fyra procent av det totala antalet personbilar i länet. Gas- och etanolbilar motsvarade fem procent av samtliga personbilar år 2021. Trenden är dock tydlig och andelen laddbara bilar kommer snabbt att öka. Det stora antalet bilar gör dock att det tar tid att förändra strukturen. Bensin- och dieselbilar är fortfarande populära och stod för 53 procent av antalet nyregistrerade personbilar år 2021, men andelen minskar årligen.

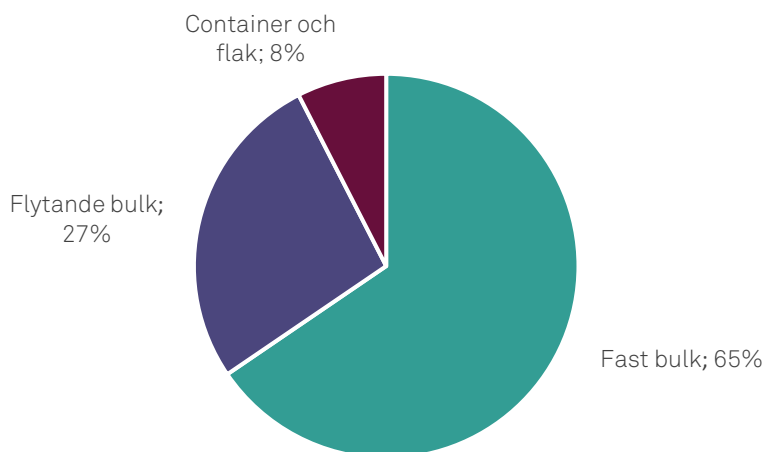
4.10. Mälarsjöfart

Västerås hamn är Nordens största insjöhamn och ingår tillsammans med Köpings hamn i Mälarhus AB. Sedan år 2010 har den totala godshandlingen i Mälarhusarna legat på omkring 2,6 miljoner ton gods per år, och omkring 65 procent av godset hanteras i Västerås. Majoriteten av godset består av fast bulk. Över hälften av det transporterade godset är importerade varor och 25 procent kommer från andra delar av

Sverige. Knappt 20 procent av den totala godshanteringen avser gods som skeppas ut från Mälarhusarna och v detta gods är det tre fjärdedelar som går utrikes.

Figur 15. Gods över kaj i Mälarhusarna 2021, fördelning efter typ. Källa: Mälarhusarna.

Gods över kaj i Mälarhusarna 2021



Att frakta gods via sjöfart leder till att behovet av landtransporter kan hållas nere, vilket gynnar miljön och trafiksäkerheten. För att öka frakterna via Mälaren krävs omfattande arbeten för att möjliggöra att hamnarna ska kunna ta emot längre och bredare fartyg. Mälarhusprojektet är en omfattande sjöfartssatsning som Trafikverket driver tillsammans med Sjöfartsverket för att öka säkerheten och framkomligheten i farlederna genom Mälaren och Södertälje kanal. Detta är viktiga åtgärder för Västmanlands län eftersom ökade frakter på Mälaren gynnar miljön och trafiksäkerheten.

4.11. Bärighet

Bärighet beskriver hur tunga fordonen får vara för att trafikera en bro eller väg. Bärighetsklassen (BK) avgör vilka fordonsvikter som är tillåtna. Enskilda vägar är inte klassificerade utan regleras med lokala bestämmelser. Trafikverket klassar det allmänna vägnätet i fyra olika klasser, där BK4 är en senare tillkommen klass som innebär den högsta klassningen och även den klass som Trafikverket strävar efter att uppdatera strategiskt viktiga vägar till. De vägar som har eller planeras att uppdateras till BK4 är de vägar som bedöms vara strategiskt viktiga för tyngre transporter. En stor del av det strategiska vägnätet i Västmanlands län har öppnats för BK4, till exempel riksväg 66, riksväg 68 och riksväg 56. Sträckor som är planerade att klassas upp till BK4 i Västmanland län kommande år är till exempel väg 693 och väg 555. Trafikverkets nuvarande uppdrag med bärighet sträcker sig till år 2029.

BK1 - Max 64 tons bruttovikt*

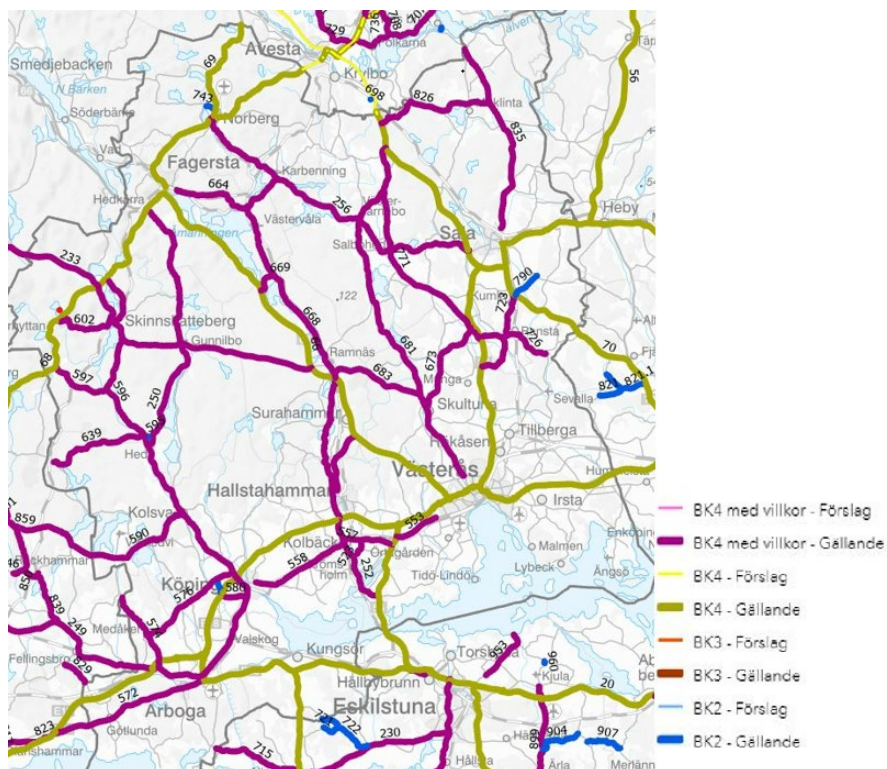
BK2 - Max 51,4 tons bruttovikt*

BK3 - Max 37,5 tons bruttovikt*

BK4 - Max 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1*

* Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre

Figur 16. Bärighetsklassning region Västmanland. Källa: Trafikverket.

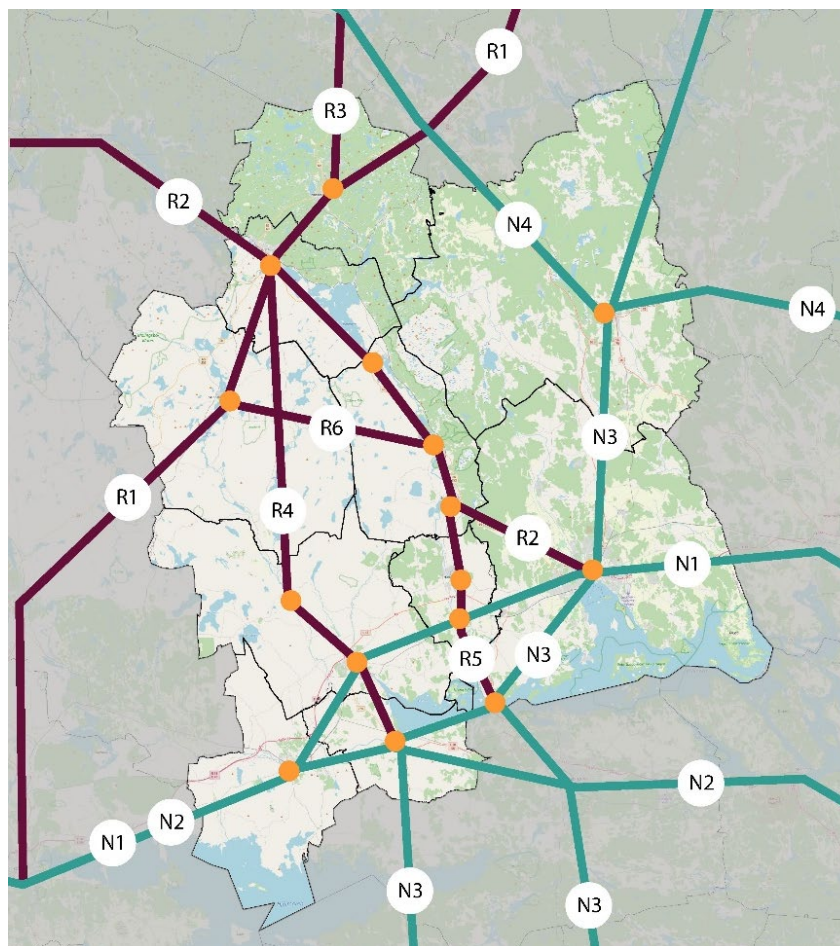


5. Transportstråk

Nedan redogörs för de viktigaste transportstråken i Västmanlands län. Deras funktion samt deras brister. Stråken är uppdelade som *nationella* respektive *regionala* beroende på vilken plan som ansvarar för finansiering av investeringar, nationell plan eller läns-transportplan. Statliga järnvägar har dock alltid Trafikverket ansvaret för.

Brister och behov som beskrivs för transportstråken har inkommit på olika sätt såsom via kommundialoger, Trafikverket, privata aktörer, genomförda utredningar eller stor-regionala samarbeten. I detta kapitel nämns ett urval av det totala antalet brister. Alla identifierade brister utgör dock en grund för arbetet för en förbättrad infrastruktur i Västmanlands län.

Figur 17. Viktiga transportstråk i Västmanlands län.



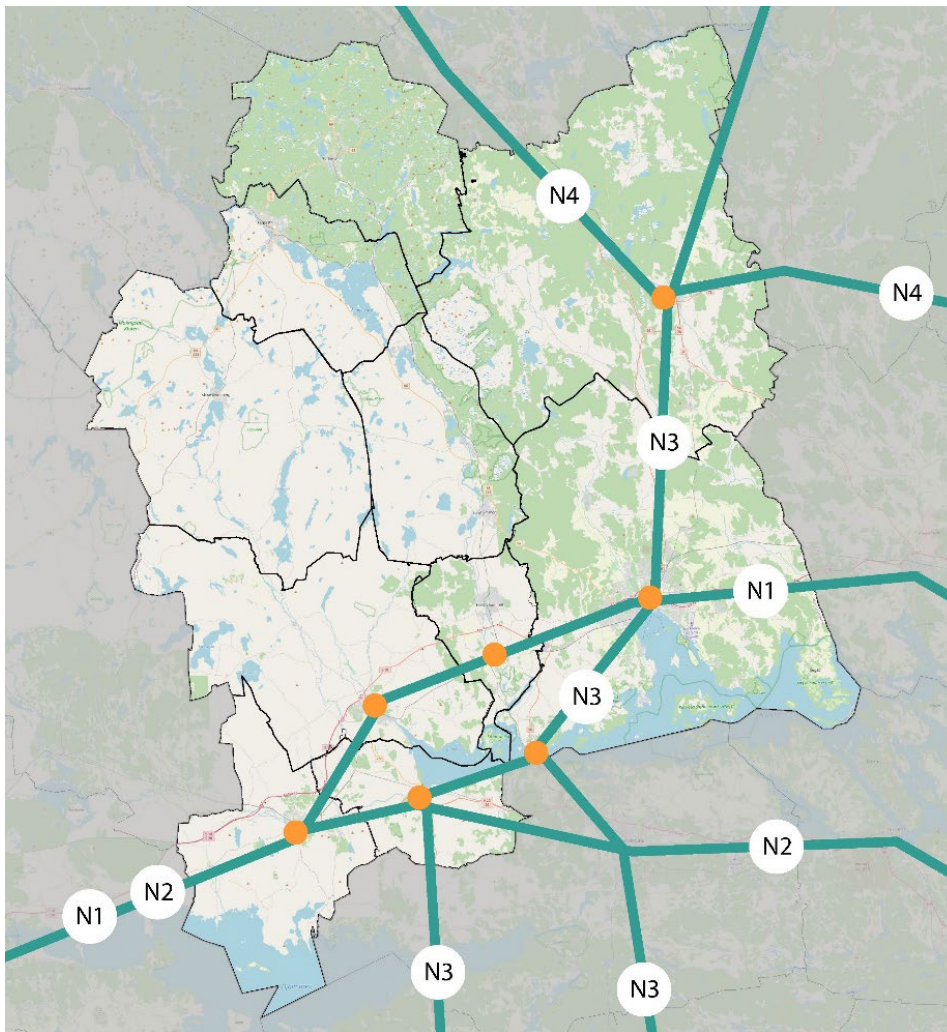
— N=nationella stråk
— R=regionala stråk

- N1 E18 och Mälardalensbanan
- N2 E20 och Svealandbanan
- N3 Riksväg 56 (Råta linjen) & järnvägsstråket Sala-Flen-Oxelösund
- N4 Riksväg 70, Riksväg 72 och Dalabanan
- R1 Riksväg 68 och Godsstråket genom Bergslagen
- R2 Riksväg 66 och Bergslagspendeln
- R3 Riksväg 69
- R4 Väg 250
- R5 Väg 252
- R6 Väg 233

NATIONELLA STRÅK

Åtgärder på de nationella stråken planeras och finansieras via den nationella planen som Trafikverket ansvarar för. Region Västmanlands arbete kring dessa stråk handlar framför allt om påverkansarbete, ofta inom storregionala samarbeten, för att få dessa att bli prioriterade och därmed genomförda. Högt prioriterade åtgärder kan även samfinansieras via länstransportplanen.

Figur 18. Nationella stråk i Västmanlands län.



- N1 E18 och Mälardalen
- N2 E20 och Svealandsbanan
- N3 Riksväg 56 (Räta linjen) & järnvägsstråket Sala-Flen-Oxelösund
- N4 Riksväg 70, Riksväg 72 och Dalabanan

N1

5.1. Norra Mälärstråket

Stråket omfattar Mälärbanan och E18 och är det högst prioriterade stråket i länet. Det binder ihop två huvudstäder, Stockholm och Oslo, och knyter samtidigt ihop starka mellanmarknader. Stråket som helhet är också viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen.

Mälärbanan

Mälärbanan är en viktig länk för länet men även i ett storregionalt perspektiv som ett stråk där kompetensförsörjning, sysselsättning och internationell tillgänglighet är centralt. Mälärbanan förbinder Stockholm med Västerås och Örebro och mellanliggande orter längs banan. Persontrafiken dominerar på dessa 20 mil och godstransporter finns främst på sträckan Västerås-Arboga-Frövi. Mellan Stockholms central och Bålsta trafikeras banan även av pendeltåg vilket orsakar restidsförluster för fjärrtåg och regionaltåg. Detta problem kommer att minska när utbyggnaden till fyrspar mellan Tomtebodavägen och Kallhäll genomförts år 2032. Två sträckor återstår för att uppnå minst dubbelspar mellan Örebro och Stockholm. Dessa sträckor är Arboga-Hovsta (Örebro) samt Kolbäck-Valskog vilka är av stor betydelse för Mälärbanans kapacitet och därmed högt prioriterade av Region Västmanland.

Hela Mälärbanan inklusive Västerås resecentrum och bangård behöver nå en standard som medger korta restider med hög turtäthet från såväl Stockholm som Örebro. Länets målsättning är att år 2030 genom direkttåg komma ned till en restid på omkring 40 minuter mellan Stockholm och Västerås.

För järnvägsstråket Oslo-Stockholm behöver restiden minska till under tre timmar för att tåget ska kunna vara konkurrenskraftigt mot flyget. För stråket är kapaciteten på Mälärbanan central, vilket innebär att dubbelspar hela sträckan Örebro-Stockholm är en nödvändighet.

För att kunna möta det ökade behovet för tågtrafik till år 2050 krävs en ombyggnad av bangården på Västerås C samt ett nytt resecentrum i Västerås. Dagens resecentrum i Västerås har kapacitetsbrister. En för liten stationsbyggnad, trånga perronger till tågen och trängsel på plattformarna vid bussterminalen leder till längre res- och bytestider. Detta beskrivs närmare i *Åtgärdsvalsstudie för järnvägen i Västerås*. Västerås resecentrum är även en knutpunkt för länets regionala tåg- och busstrafik som kommer att få en än viktigare roll i och med ökad satsning på kollektivtrafik. Därför behöver ett nytt resecentrum även hantera större flöden av trafik och resenärer samt ha en bra tillgänglighet som gynnar smidiga byten mellan trafikslagen. Tidplanen för det nya resecentrumet är osäker då ombyggnationen saknar finansiering i förslaget till nationell plan.

Under våren 2021 tecknades en avsiktsförklaring mellan Trafikverket, Västerås stad och Region Västmanland som avser flytt av uppställningsspår från Västerås C till Västerås Västra. Detta för att uppnå en bättre uppställningsfunktion samt att få tillräckligt med yta för att bygga bredare perronger. Denna åtgärd ingår därmed i länstransportplanen.

Västerås Västra bangård är en viktig plats för hantering av både persontåg och godståg samt den plats som möjliggör trafikslagsövergripande transporter till och från Västerås hamn. Bangården behöver moderniseras, effektiviseras och utvecklas genom trimningsåtgärder där man ser till hela platsens potential och vikt för såväl person- och godstransporter kopplade till Västerås som till andra stora godsnoder som till exempel Eskilstuna och Hallsberg.

Flera kommuner har påtalat önskemål om nya stationer för resandeutbyte eller nya uppehåll längs Mäljarbanan. Nya uppehåll innebär en utökad tillgänglighet för dessa orter samtidigt som restiden ökar och tillförlitligheten minskar för övriga resenärer. Detta är målkonflikter som behöver hanteras.

Mäljarbanans sträckning genom Köping behöver på sikt förbättras genom eventuell ny genare dragnings och utbyggnad av dubbelspår. Köpings kommun har därför låtit ta fram en utredning om möjlig sträckning, för att kunna reservera mark i kommande översiktsplan.

E18

E18 är en nationell stamväg som i Sverige går mellan Årjäng och Kapellskär, via Örebro, Västerås och Stockholm. Genom Västmanland passerar E18 Arboga, Köping och Västerås och har motorvägsstandard på hela sträckan förutom delen Köping-Västjädra.

Utbyggnaden av E18 mellan Köping och Västjädra till motorvägsstandard har startats under våren 2022 och planeras att färdigställas hösten 2025. Denna nationella åtgärd som omfattar 25 kilometer är prioriterad för Västmanland då den leder till ett effektivare och mer robust transportsystem samt ökad trafiksäkerhet.

På sträckan där E18 passerar genom Västerås finns tolv avfarter, vilka benämns som mot. Särskilt vid rusningstid är det stora flöden som passerar på E18 vilket ofta orsakar störningar i trafiken och ger köbildningar. Enligt en kapacitetsstudie som Trafikverket genomförde år 2012 kommer det att uppstå köbildningar vid samtliga mot utom två vid det prognostiserade året 2026. Efter kapacitetsstudien gjordes en åtgärdsvalsstudie som avslutades år 2013. Efterföljande teknisk utredning mynnade ut i rekommendationen att i första hand gå vidare med vägplan för Skallbergsmotet, som är mycket olycksdrabbat. Arbetet med framtagande av vägplan är planerat att påbörjas under år 2023.

Köpings kommun ser möjlighet att minska genomfart av godstrafik genom tätorten genom att skapa en ny östlig anslutning till E18.

Stråkets brister och behov

- Kapacitetsbrist på Mäljarbanan
 - Fyrspårsutbyggnad Tomtebodav-Kallhäll
 - Dubbelspår Arboga-Hovsta (Örebro)
 - Dubbelspår Kolbäck-Valskog
 - Västerås Västra bangård

- Västerås C bangård
- Ny sträckning genom Köping
- För långa restider på järnväg mellan Oslo och Stockholm för att vara konkurrenskraftigt mot flyget
- Trafiksäkerhets- och kapacitetsbrist på E18
 - Motorvägsstandard på delen Köping-Västjädra
 - Genomfart Västerås
 - Östlig anslutning till E18 för Köpings kommun

N2

5.2. Södra Mälärstråket

Stråket omfattar E20 och Svealandsbanan och passerar länets södra delar. Stråket som helhet är viktigt främst för den regionala och storregionala arbetspendlingen men även för gods.

Svealandsbanan

Svealandsbanan är en 11 mil lång bana mellan Valskog i Kungsörs kommun, via Eskilstuna till Södertälje. Persontrafiken dominerar och godstransporter sker främst på sträckan mellan Eskilstuna och Valskog. Banan är i huvudsak enkelspårig. För att öka kapaciteten på Svealandsbanan krävs det att trimningsåtgärder mellan Kungsör–Arboga.

Tåglinjen UVEN som fått sitt namn från städerna Uppsala, Västerås, Eskilstuna och Norrköping går delvis på Svealandsbanan. Tåglinjen är viktig för arbets- och studiependling. Idag utgör sträckan Folkesta–Rekarne en flaskhals, som är i stort behov av utökad kapacitet genom en dubbelspårsutbyggnad. Åtgärden med dubbelspår skulle också gynna överflyttningen till sjöfart, då Eskilstuna kombiterminal knyts samman med Mälärhamnarna.

E20

E20 är ett utpekade nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätets (TEN-T) utpekade stomnät. I Sverige går E20 mellan Öresundsbron via Göteborg och Örebro till Stockholm. Sträckan Örebro–Arboga är gemensam med E18. I Mälardalen är E20 utbyggd till motorväg eller motortrafikled förutom på den 40 kilometer långa sträckan Arboga–Eskilstuna som i huvudsak är utbyggd till mötesfri landsväg.

På den mötesfria sträckan som går genom Kungsörs kommun finns ett flertal korsningar med bristande trafiksäkerhet som är i behov av åtgärder.

På längre sikt finns det risk för kapacitetsbrist på E20 mellan Arboga och Eskilstuna. På sträckan finns det även utpekade trafiksäkerhetsbrister. Vid en ombyggnation av sträckan till motorvägsstandard är det viktigt att brister kopplat till den nuvarande sträckningen genom Arboga tätort tas i beaktande för att lösa de brister som finns samt att minska den tunga trafiken genom Arboga tätort. En ny sträckning av E20 fram till trafikplats Gräsnäs där E18 ansluter kan vara en lösning för att lösa bristerna i Arboga tätort. Ett kommunalt övertagande av väg 572 är under diskussion mellan Arboga kom-

mun och Trafikverket. En kommunal väg har större möjligheter att anordna hastighets-sänkande åtgärder, vilket skulle kunna generera färre transporter på grund av minskad framkomlighet.

Stråkets brister och behov

- Kapacitetsbrist Svealandsbanan
 - Trimningsåtgärder Arboga-Kungsör
 - Dubbelspår Folkesta-Rekarne
- Behov att minska tung trafik genom Arboga
- Trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister på E20 mellan Arboga och Eskilstuna
 - Utbyggnad till motorväg
 - Korsningar med E20

N3

5.3. Järnvägsstråket Sala-Oxelösund och Räta linjen

Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk med tågtrafik samt regional stombuss- trafik mellan Sala och Västerås. Den del av sträckan som går mellan Västerås och Eskilstuna trafikeras i huvudsak av tågtrafik. Expressbusstrafik finns också längs sträckan. Riksväg 56 är en del av det nationella stamvägnätet och ingår i stråket Räta linjen (Norrköping-Kungsör-Eskilstuna-Västerås-Sala-Gävle).

Järnvägsstråket Sala-Oxelösund

Stråket Sala-Oxelösund är en enkelspårig bana på cirka 16 mil 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.

UVEN är en tåglinje som idag trafikeras Sala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linkö- ping. UVEN går till största del på järnvägsstråket Sala-Oxelösund, men nyttjar även Mäljarbanan och Svealandsbanan. Från och med år 2022 pågår en satsning med utökad trafik mellan Sala-Västerås-Eskilstuna, från en bas på timmestrafik till halvtimme- trafik delar av dagen. Det finns stora pendlingsflöden mellan Sala-Västerås samt Västerås-Eskilstuna. I det senare finns också viktigt samband genom det blivande universitet som finns lokaliserad på båda orterna. För att åtgärda de kapacitetsbrister som finns på stråket Sala-Oxelösund finns behov att genomföra trimningsåtgärder på sträckan Kolbäck-Rekarne.

I Kvicksund kan den utökade tågtrafiken komma att stå i konflikt med den utökade mä- larsjöfarten i och med ett ökat antal broöppningar. Det finns därför ett behov av att ut- reda hur sjöfarten, väg- och tågtrafiken kan samutnyttja passagen i Kvicksund. I en så- dan utredning bör även utvecklingen av Kvicksund som ort inkluderas utifrån behov kopplade till tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Det finns behov av en standardhöjning på järnvägsstråket Sala-Oxelösund som möjlig- gör minskade restider mellan Sala och Västerås. I Ransta finns stora behov av samtidig infart till stationen och en ny plattform som möjliggör att två tåg kan ha resandeutbyte samtidigt. Regionen har som mål att uppnå en restid på 30 minuter mellan Eskilstuna-

Västerås. Som följd av få mötesstationer råder kapacitetsbrist på stråket, framför allt på sträckan Sala-Västerås, vilket innebär konflikt mellan person- och godstrafik.

UVEN kommer från juni år 2022 även att utökas från Sala till Uppsala, via Dalabanan, vilket ger genomgående tåg mellan Uppsala-Västerås och innebär stora förbättringar för arbetspendling mellan orterna.

Enligt Trafikverkets prognoser för godstransporter kommer kapacitetsutnyttjandet mellan Sala och Västerås att vara mycket högt år 2030. En åtgärdsvalsstudie behöver göras för ökad kapacitet längs banan. På sikt kommer banan troligen att behöva byggas ut med mötesspår.

Riksväg 56

Riksväg 56 har en varierande standard där vissa delar är utbyggda till mötesfri väg och andra delar inte är det. Region Västmanland förordar mötesfrihet längs hela riksväg 56. Sträckan är godsintensiv och passerar flera viktiga logistikområden, såväl kombiterminaler som hamnar. Riksväg 56 är även viktig för arbetspendlingen.

Våren 2021 påbörjades ombyggnation av riksväg 56 mellan Kvicksund och Västjädra till mötesfri landväg. En 14 kilometer lång sträcka som planeras vara klar i slutet av år 2022. På samma sträcka pågår även en vägplan som utreder korsningsåtgärder på tre platser; Torrundakorset, Rytternekorset och Dingtunakorset.

Den 12 kilometer långa sträckan mellan Sala och Heby ska även den byggas om till mötesfri väg. Detta har planerad byggstart år 2025 och i projektet ingår en regional gång- och cykelväg längs sträckan.

Stråkets brister och behov

- Kapacitetsbrist på järnvägen
 - Standardhöjning Sala-Västerås
 - Samtidig infart samt ny plattform i Ransta
 - Ytterligare mötesspår
 - Trimningsåtgärder Kolbäck-Rekarne
- Trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister riksväg 56
 - Sala-Heby
 - Kvicksund-Västjädra
- Kapacitetsbrist kopplat till broöppningar i Kvicksund
- Trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister på övriga sträckor längs Råta linjen, mötesfrihet förordas för hela sträckan.

N4

5.4. Dalabanan och riksväg 70

Stråket Uppsala-Sala-Avesta-Hedemora-Borlänge-Mora är viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen. Godstransporter trafikerar riksväg 70 framför allt 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.

Dalabanan

Dalabanan är en enkelspårig järnväg för person- och godstrafik som förbinder Uppsala med Sala, Borlänge och Mora samt mellanliggande orter längs banan. Godstrafiken trafikerar främst delen norr om Sala. Från juni år 2022 kommer Dalabanan bli en del av UVEN-trafiken som då utökas från Sala till Uppsala. I och med denna trafikering finns behov av åtgärder för att kunna utöka trafiken och minska restiden.

Idag är banan hårt belastad vilket begränsar möjligheten att utöka antalet avgångar mellan Uppsala och Västerås. I Trafikverkets godstransportprognoser fram till år 2040 förväntas kapacitetsutnyttjandet vara högt på delarna Uppsala-Sala och Avesta/ Krylbo-Borlänge, vilket innebär ett störningskänsligt system. Behov finns av utbyggnad av mötesspår.

Vid Sala C planeras två plankorsningar att stängas för att öka säkerheten kring bangårdsområdet samt att förbättra tillgängligheten till och från plattformarna. Plankorsningen vid Väsbygatan planeras att ersättas med en planfri korsning och plankorsningen öster om Sala C vid Norrängsgatan planeras att ersättas med en gång- och cykelbro över spåren.

Riksväg 70

Riksväg 70 sträcker sig från Enköping i Uppsala län och nordväst upp till Sala, Avesta, Borlänge Mora och vidare till norska gränsen. Genom Västmanlands län har vägen god standard, då den byggts ut till mötesfri väg från Sala till Borlänge. Mellan Sala och Fjärdhundra råder dock inte mötesfrihet.

Knappt en mil söder om Sala korsar järnvägen riksväg 70 i en plankorsning i Husta vid Kumla kyrkby. Dagens säkerhetslösning med halvbom är föråldrad och kommer att ersättas med en planskildhet. Den nya korsningen bidrar till ökad trafiksäkerhet för de trafikanter som passerar järnvägen samtidigt som störningarna för tågtrafiken minskar. Trafikverket arbetar med att ta fram ett förslag till utformning för att bygga bort dagens plankorsning.

Stråkets brister och behov

- Kapacitetsbrist Dalabanan
 - Utbyggnad av mötesspår
 - Möjlighet till utökad trafik och kortare restider Sala-Uppsala
- Plankorsning vid Kumla kyrkby
- Plankorsningar vid Sala C

5.5. Mälarfärleden

Godstransporterna till och från Mälardalen och upp längs norrlandskusten går idag framför allt med tunga lastbilar men också på järnväg. Järnvägstrafiken utgörs främst av transporter av containrar från Göteborgs Hamn. Lastbilarna går primärt via sydsvenska hamnar. Mälarhusarna har kapacitet att hantera och lagra alla godsslag. Att dra volymer till och från Europa direkt till Mälarhusarna sparar alltifrån 15 mil till 70 mil landtransport beroende på transport jämfört med att lossa i hamnar på ost-, väst- och sydkusten. Om en större andel gods transporterades sjövägen till Mälardalen minskar alltså belastningen på landinfrastrukturen, klimatutsläppen minskar och behovet av nyinvesteringar i landinfrastrukturen minskar. För varje tonkilometer som flyttas från väg till sjöfart minskar koldioxidutsläppen med 50 procent. En ökad trafik över kaj i Västerås och Köping är därför en viktig pusselbit.

En målkonflikt som kan uppstå vid utökad sjöfart är dock kapaciteten vid Kvicksund, där en planerad utökad tågtrafik mellan Eskilstuna-Västerås missgynnas av det ökade antal broöppningar som en ökad sjöfart skulle medföra. Det finns ett identifierat behov av att se över hur sjöfarten, väg- och tågtrafiken kan samutnyttja passagen i Kvicksund (se avsnitt 5.3).

Det är av största vikt att arbetet med Hjulstabron fortskrider. Hjulstabron på väg 55 korsar Mälarfärleden vid Hjulstaviken via Märsön och är en viktig passage över Mälaren. Bron byggdes år 1953 och är i behov av upprustning, framför allt vad gäller de rörliga delarna. En ny bro måste kunna hantera större fartyg (Mälarmax) vilket är samma storlek på fartyg som ombyggnationen av Södertälje sluss och den pågående muddringen syftar till att kunna tillåta. Trafikverket har redan en framtagen vägplan som är redo att gå ut på granskning när medel finns avsatta i nationell plan. I förslaget till nationell plan för planperioden 2022–2033 är Hjulstabron med som ett objekt som övervägs om planramen för namngivna investeringar ökar med 10 procent jämfört med den ekonomiska ramen infrastrukturpropositionen.

Utöver Mälärprojektet som innefattar muddringsarbeten i Mälarfärleden och Södertälje kanal samt åtgärder i Södertälje sluss, görs stora investeringar i båda Mälarhusarna av respektive kommun med bland annat muddring i hamnbassänger, förstärkning av kajer samt etablering av nya hamnområden för att möta godstransporternas behov.

Det är av största vikt att ytterligare nödvändiga investeringar planeras och genomförs snarast för att kunna nyttja mälarsjöfartens potential.

Brister och behov

- Ny Hjulstabro som kan hantera större fartyg (Mälarmax)
- Kapacitetsbrist i passagen vid Kvicksund
- Utökad bärighet på broar inom Västerås kommun för dispens-transporter

5.6. Flygplatser av betydelse för Västmanland

Arlanda flygplats ligger i Sigtuna kommun och är med sina 180 destinationer ett nav för trafik till och från Skandinavien och Östersjöområdet. För näringslivet har Arlanda stor betydelse för den internationella tillgängligheten. Arlanda nås med bil inom 2 timmar från de flesta orter i Västmanland. Utöver kommersiell busstrafik mellan Arlanda, Västerås och Arboga saknas effektiva och tillförlitliga transportsätt att nå Arlanda på ett mer hållbart sätt. Tågresor behöver idag ske med byten i Stockholm C eller i Uppsala alternativt Bålsta i kombination med buss. Undantaget Sala som har direkttågförbindelse till Arlanda.

Västerås flygplats ägs sedan 1 april 2022 gemensamt av Region Västmanland och Västerås stad i bolaget Nya Västerås Flygplats AB. När detta skrivs har flygplatsen linjetrafik till fyra utrikes destinationer och trafikeras även av allmänflyg såsom ambulans-, skol- och privatflyg.

För att säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som dygnet runt håller en grundläggande beredskap för akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet har regeringen utsett 22 beredskapsflygplatser i landet. Västerås flygplats är trots uppfyllda kriterier såsom närhet till akutsjukhus, banlängd och goda tankmöjligheter inte en av dessa. Region Västmanland verkar för att detta ska ändras.

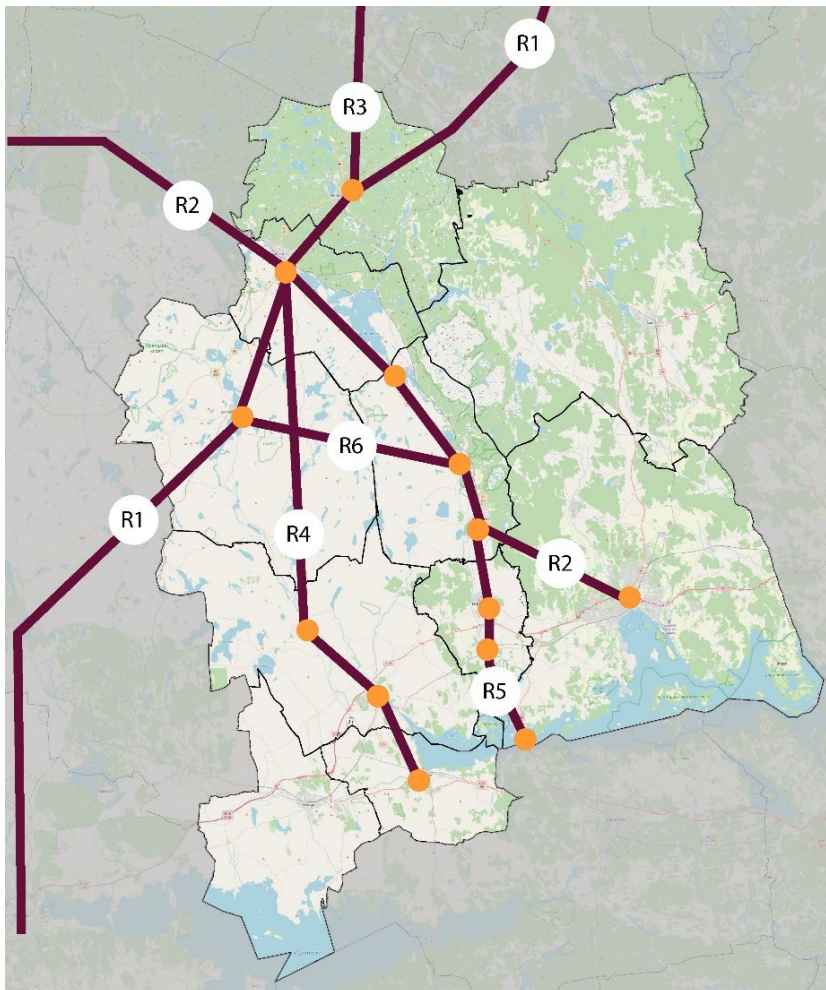
Brister och behov

- Effektiva och hållbara resor till och från Arlanda
- Västerås flygplats är inte utpekad som beredskapsflygplats

REGIONALA STRÅK

Åtgärder på de regionala stråken planeras och finansieras via länstransportplanen. Det gäller dock inte statliga järnvägar som Trafikverket alltid ansvarar för och där investeringar finansieras via den nationella planen. Högt prioriterade åtgärder kan dock i vissa fall samfinansieras med medel från länstransportplanen.

Figur 19. Regionala stråk i Västmanlands län.



- R1 Riksväg 68 och Godsstråket genom Bergslagen
- R2 Riksväg 66 och Bergslagspendeln
- R3 Riksväg 69
- R4 Väg 250
- R5 Väg 252
- R6 Väg 233

R1

5.7. Godsstråket genom Bergslagen och riksväg 68

Stråket sträcker sig längs länets norra delar; Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg och vidare norrut.

Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen är ett utpekad nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätets (TEN-T) utpekade stomnät. Stråket är ett huvudstråk för godstrafiken till och från Norrland och ett av landets största godsstråk. Banan trafikeras också av persontrafik som under de senaste åren har minskat.

Godsstråket genom Bergslagen är 31 mil långt och förbinder Storvik i norr med Frövi i söder, via Fagersta. Banan är i huvudsak enkelspårig och mycket hårt belastad och trafiken förväntas fortsätta att öka framöver. Det höga kapacitetsutnyttjandet leder till långa res- och transporttider eftersom tågen tappar tid vid tågmöten. Dubbelspår finns idag på sträckorna Frövi–Hallsberg, Degerön–Mjölby samt Mjölby–Motala. Nya dubbelspår planeras för 5 kilometer i Avesta Krylbo till Dalslund samt etappvisa utbyggnader av de 5 mil som sträcker sig mellan Hallsberg och Degerön. Detta är investeringar som ger större flexibilitet vid tågmöten och som utökar kapaciteten på stråket.

Riksväg 68

Längs riksväg 68 sker en stor andel godstransporter och sträckan som förbinder Skinnkatteberg, Fagersta, Norberg och Avesta är särskilt viktig för regional och storregional arbetspendling. Riksväg 68 är utbyggd till mötesfri väg på sträckan Avesta-Norberg-Fagersta. På sträckan Fagersta-Norberg delar riksväg 68 och riksväg 69 sträckning och på sträckan Fagersta-Oti delar riksväg 68 och riksväg 66 sträckning.

Under år 2021 avslutades *Åtgärdsvalsstudie Framkomlighet väg 68 genom Fagersta* vilken resulterat i rekommenderade åtgärder som en gång- och cykelväg, förbättringar gällande framkomlighet och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Åtgärdsvalsstudien har även mynnat ut i en fortsatt planering för att sträckan Oti till Fagersta ska byggas om till mötesfri väg. Likaså har en åtgärdsvalsstudie för riksväg 69 Rättvik-Fagersta mynnat ut i kommande trafiksäkerhetsåtgärder i Norberg.

På riksväg 68 finns även korsningar som av Trafikverket har identifierats ha låg trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder planeras därför i korsningarna väg 68/661 och väg 68/223.

Stråkets brister och behov

- Kapacitetsbrist Godsstråket genom Bergslagen
- Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 68
 - Oti-Fagersta
 - Genomfart Norberg
 - Genomfart Fagersta
 - Korsningspunkter

R2

5.8. Bergslagspendeln och riksväg 66

Stråket som innefattar riksväg 66 och Bergslagspendeln är ett viktigt regionalt stråk för godstransporter samt regional och storregional arbetspendling. Stråket sträcker sig via Västerås-Surahammar-Fagersta-Ludvika.

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln sträcker sig 20 mil från Ludvika, via Fagersta, Surahammar och Hallstahammar ned till Kolbäck, där den ansluter till Mäljarbanan. Bergslagspendeln är viktig för arbets- och studiependling från länets norra del till Västerås och vidare mot

Stockholm och Eskilstuna. Banan är enkelspårig och trafikeras huvudsakligen av persontrafik. Delen mellan Ludvika och Fagersta förbinder de två nationella godsstråken Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

Bergslagspendeln är viktig både för Västmanland och för Dalarna. En förbättrad arbets- och studiependling via Bergslagspendeln ger förutsättningar för regional utveckling samtidigt som Bergslagspendeln har potential till förbättrade kopplingar mellan godstrafiken på järnväg och målarsjöfarten. Region Västmanland ser möjligheter i att utveckla hela stråket mellan Ludvika och Västerås till följd av stora näringslivs-etableringar.

I första hand är målsättningen för Region Västmanland en utökning av persontrafiken till halvtimmestrafik mellan Fagersta och Västerås, i andra hand är målsättningen att nå en restid på 50 minuter på samma sträcka. Prioriterade åtgärder för att tillhandahålla halvtimmestrafik är hastighetshöjande åtgärder på sträckan. För att uppnå en mer robust tågtrafik är det därefter viktigt att utveckla den enkelspåriga banan med fler mötesmöjligheter. Utredningar tyder på att mellan Ramnäs-Brattheden och mellan Kolbäck-Hallstahammar är lämpliga sträckor att komplettera med mötesspår. Region Västmanland kommer tillsammans med Trafikverket att teckna en avsiktsförklaring som ska visa riktningen för det kommande arbetet.

Hallstahammar saknar idag en effektiv och attraktiv bytespunkt för kollektivtrafik i anslutning till Bergslagspendeln. Därför planeras nu ett nytt resecentrum som ska förenkla bytet mellan färdslag och därmed möjligheten att öka andelen som åker tåg. Byggnationen av ett nytt resecentrum planeras att påbörjas år 2025.

Kommuner i länet har påtalat önskemål om nya stationer för resandeutbyte eller nya uppehåll längs med Bergslagspendeln. Nya uppehåll innebär en utökad tillgänglighet för dessa orter samtidigt som restiden ökar och tillförlitligheten minskar för övriga resenärer. Detta är målkonflikter som behöver hanteras.

Riksväg 66

Riksväg 66 är, förutom för godstransporter och pendling, även ett viktigt stråk ur turismsynpunkt då den förbinder Mälardalen med fjällregionen. Sträckan Smedjebacken fram till Oti i Fagersta på riksväg 66 har brister i trafiksäkerhet och planeras därför att byggas om till mötesfri väg med byggstart tidigast år 2025. Även sträckan mellan Oti och Fagersta, som delar sträckning med riksväg 68, planeras att byggas om till mötesfri väg. Efter att dessa åtgärder är färdigställda kommer hela sträckan Västerås till Smedjebacken att ha mötesfrihet. På sträckan finns även korsningar som har identifierats ha låg trafiksäkerhet. För dessa korsningar pågår utredning om möjliga åtgärder.

Riksväg 66 Bäckbymotet-Norrleden har idag brister i trafiksäkerhet. Därför planeras att mötesseparera i befintlig sträckning. Vägplan är beställd och enligt preliminär tidplan sker byggstart år 2026.

Stråkets brister och behov

- Kapacitetsbrister på Bergslagspendeln
 - Åtgärder som möjliggör effektivare trafikering
- Resecentrum Hallstahammar
- Trafiksäkerhetsbrister riksväg 66
 - Oti-Smedjebacken
 - Oti-Fagersta
 - Bäckbymotet-Norrleden
 - Korsningspunkter

R3

5.9. Riksväg 69

Stråket omfattar riksväg 69 som sträcker sig Fagersta-Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik. Mellan Fagersta och Norberg delar riksväg 69 sträckning med riksväg 68.

En åtgärdsvalsstudie för riksväg 69 Rättvik-Fagersta som slutfördes år 2020 visar på ett flertal brister för framför allt oskyddade trafikanter. Studien rekommenderar åtgärder såsom förlängd cykelväg till Kärrgruvan, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och en gång- och cykeltunnel i Norberg. Åtgärder för att öka trafiksäkerheten planeras att genomföras under 2023.

Åtgärdsvalsstudien genom Fagersta för riksväg 68 avslutades år 2021 och har resultat i att förbättrande åtgärder på sträckan genom tätorten planeras, såsom en gång- och cykelväg och framkomlighetsåtgärder i cirkulationsplatser.

Stråkets brister och behov

- Trafiksäkerhetsbrister genom Norberg
- Trafiksäkerhetsbrister genom Kärrgruvan
- Trafiksäkerhetsbrister genom Fagersta

R4

5.10. Väg 250

Stråket sträcker sig från Kungsör i söder via Köping och upp till Fagersta i norr och har stor betydelse för den regionala arbetspendlingen. Sträckan Kungsör-Köping var i föregående länstransportplan 2018–2029 planerad att byggas om till mötesfri väg men har efter politiskt beslut utgått. Det finns fortfarande mindre trafiksäkerhetsbrister på sträckan Kungsör-Köping men inga större åtgärder planeras. För sträckan som går genom Köping tätort finns det ett behov av att utreda och åtgärda trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister.

Korsningen Gunnilbokorset vid väg 250 och väg 233 är olycksdrabbad och utredning pågår för att identifiera brister och hitta trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Stråkets brister och behov

- Trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister

R5

5.11. Väg 252

Väg 252 förbinder bruksorterna Ramnäs, Surahammar och Hallstahammar med E18. Stråket fortsätter söder om E18 till Sörstafors och Kolbäck, som vidare leder till Eskilstuna och söderut via riksväg 56. Väg 252 är framför allt en viktig väg för näringsliv och invånare i Surahammar och Hallstahammar. År 2017 invigdes den ombyggda vägen mellan Hallstahammar och Surahammar i ny sträckning med mötesfrihet. Sträckan mellan Hallstahammar och E18 kvarstår utan mötesfrihet.

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och möjliggöra ett hållbart resande har det byggts en fyra kilometer lång gång- och cykelväg mellan Kolbäck och Strömsholm som blev klar hösten 2021. Likaså planeras en gång- och cykelväg mellan Hallstahammar och Lyckhem, som ska byggas i samband med det nationella projektet E18 Köping-Västjädra.

Stråkets brister och behov

- Trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister på sträckan E18-Hallstahammar
- Trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter

R6

5.12. Väg 233

Stråket är viktigt för näringslivet samt för arbetspendlingen till och från Skinnskatteberg. Vägen har fått sänkt hastighetsgräns till 80 km/h för att uppnå en högre trafiksäkerhet. Korsningen Gunnilbokorset vid väg 233 och 250 är olycksdrabbad och utreds för att hitta åtgärder som höjer trafiksäkerheten. Se även 5.10 ovan.

Stråkets brister och behov

- Trafiksäkerhetsbrister

5.13. Övriga länsvägar

Länet har utöver nämnda stråk också ett stort antal länsvägar där flera är av särskild strategisk betydelse. Särskilt för mindre orter där dessa vägar är av stor vikt för arbetspendling.

5.14. Cykelvägar

Region Västmanland ser stor potential i att öka andelen hållbara transporter genom investeringar i cykelvägnätet som ger möjlighet till effektiva resor med cykel. Förutom klimateffekter uppnås även hälsoeffekter genom ett ökat cyklande. Utöver nämnda effekter är investeringar i cykelvägnätet även viktigt utifrån ett hela-resan perspektiv. Det är även viktigt ur ett säkerhets- och trygghetsperspektiv att utveckla cykelvägnätet och dess koppling till kollektivtrafikens anläggningar.

Flertalet kommuner i länet har meddelat brister i det regionala cykelvägnätet. En prioriterad åtgärd är därför att bygga attraktiva cykelvägar som binder ihop tätorter och

möjliggör ökad cykling. Utvecklingen av cykelnätet bidrar också till att öka barns möjligheter att på ett säkert sätt använda transportsystemet för att ta sig till målpunkter. Därmed finns det ett behov av att starta en åtgärdsvalsstudie för att skapa förutsättningar för att kunna skapa ett attraktivt och säkert cykelvägnät med hög potential i Västmanlands län.

Utöver arbetet med att utveckla cykelvägnätet i länet är det även viktigt att kontinuerligt arbeta med befintliga stråk och passager för att öka trafiksäkerheten. I länet finns det ett antal passager som bedöms ha låg trafiksäkerhet som tas hand om löpande i arbetet med att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En passage anses säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/h.

Arbetet med att ta fram en ny *Regional cykelstrategi* planeras att påbörjas under år 2022.

Brister och behov

- Åtgärdsvalsstudie för att utreda vilka cykelstråk som är mest relevanta att utveckla.
- Trafiksäkerhetsbrister i passager för gång, cykel och moped.
- Ny *Regional cykelstrategi*

6. Finansiering av åtgärder

Nedan beskrivs ekonomin samt de olika finansieringsformer som är aktuella gällande transportinfrastrukturen i Västmanland.

6.1. Ekonomiska ramar

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i propositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* (prop. 2020/21:151) att den totala nationella planeringsramen för infrastruktur under planperioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor i 2021 års priser. I regeringens direktiv bedöms sedan att av dessa medel ska 42 miljarder kronor nyttjas till länstransportplaner, varav 949 miljoner kronor till Region Västmanlands länstransportplan. Trafikverket har sedan gjort en justering som resulterade i att ramen för Västmanlands län ökade till 992 miljoner kronor. Detta eftersom länet har haft en lägre förbrukning än planerat under åren 2018–2021.

6.2. Finansieringsformer

Investeringar i det regionala vägnätet finansieras via länstransportplanen. Detta kan exempelvis vara trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträcka eller i korsningspunkter. Utöver dessa investeringar finns andra finansieringsformer för länets infrastruktur, som beskrivs nedan.

Nationell plan

Utöver de medel som finns tillgängliga via länstransportplanen investeras det i länets infrastruktur via den nationella planen. Det gäller stamvägarna (E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70) samt järnvägsnätet. Inom Västmanlands län pågår det för närvarande ett antal större investeringar på dessa vägar. E18 längs sträckan Köping–Västjädra byggs om till motorvägsstandard. Riksväg 56 längs sträckan Kvicksund–Västjädra samt riksväg 56 längs sträckan Sala–Heby byggs om till mötesfri väg. Utöver dessa namngivna objekt genomförs det inom ramen för nationell plan även ett antal trimningsåtgärder i Västmanlands län, både på väg och järnväg. Trimningsåtgärder innebär åtgärder under 100 miljoner kronor och finns inte specifikt utpekade i nationell plan. Bland dessa kan nämnas en ny gång- och cykelbro över järnvägen i Tillberga samt en ny planskild korsning mellan riksväg 70 och järnvägen i Kumla kyrkby.

Medfinansiering

Medfinansiering innebär att en investering delvis finansieras med medel från läns-transportplanen och delvis med medel från andra källor. Detta innefattar exempelvis regionala cykelvägar där det krävs medfinansiering av berörd kommun för att åtgärden ska genomföras. Tidigare delade Region Västmanland och berörd kommun lika på kostnaden. Investeringskostnaden för att anlägga cykelvägar har dock ökat vilket medfört en risk att kommunerna inte har möjlighet att i samma utsträckning som tidigare finansiera åtgärderna. För att öka byggandet av regionala cykelvägar kommer regionen via

länstransportplanen 2022–2033 i stället att bekosta två tredjedelar av den totala kostnaden medan kommunen förväntas bekosta en tredjedel. Att Region Västmanland tar en större del av ansvaret bedöms leda till fler av sträckorna med störst potentiell nytta kan byggas. Medfinansiering kan även vara aktuellt vid andra typer av åtgärder på det regionala vägnätet. Omfattningen på medfinansieringen kan variera beroende på bedömda nyttor av åtgärden. Graden av medfinansiering bedöms vid varje åtgärd.

Statlig medfinansiering

Kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra organ har möjlighet att söka statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt miljö- och trafik-säkerhetshöjande åtgärder på kommunala gator och vägar. Medfinansiering kan ske med upp till 50 procent av den totala kostnaden för åtgärden. Vanliga åtgärder att söka statlig medfinansiering för är gång- och cykelvägar på det kommunala vägnätet, belysningsåtgärder, hållplatser samt korsningspunkter. Statlig medfinansiering regleras i förordning (2009:237). Ansökan hanteras av Trafikverket. Vilka åtgärder som ska beviljas medel beslutas av Region Västmanland och Trafikverket.

Samfinansiering

Vid samfinansiering kan Region Västmanland via länstransportplanen gå in och delvis eller helt finansiera en åtgärd som ligger inom ansvaret för nationell plan. Detta kan göras om en åtgärd bedöms ha en betydande regional nytta men att den inte ryms inom ramen för den nationella planen.

Stadsmiljöavtal

För att kunna möta de utmaningar och möjligheter som uppstår när allt fler människor bosätter sig i städer fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att fram ett så kallat Stadsmiljöavtal som omfattar stöd som kan sökas av både kommuner och regioner. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt hållbara godstransporter.

Stadsmiljöavtal består av två delar, dels medfinansiering för vissa åtgärder dels motprestationer i form av kompletterande åtgärder som kommunen eller regionen ska genomföra inom ramen för stadsmiljöavtalet.

7. Åtgärdsplanering

I detta kapitel presenteras länstransportsplanens åtgärdsplan för år 2022–2033. Varje åtgärdsområde samt dess åtgärder beskrivs. Åtgärdena som redovisas ska bidra till att lösa identifierade brister på transportstråken. Total planram att fördela är 992 miljoner kronor.

Länstransportplanens prioriteringar

Hur länstransportplanens medel har valts att fördelas är en avvägning mellan nationella mål, regionala mål, regeringens direktiv och övriga aktuella planer och samarbeten. Infrastrukturplanering kräver en långsiktighet och om inte betydande nya förutsättningar uppstått, gäller principen "lagt kort ligger". De åtgärder som är beslutade i länstransportplanen för år 2018–2029 men som inte är genomförda, återfinns därför till största del även i denna plan.

Region Västmanlands inriktning gällande prioriteringen mellan olika typer av investeringar i infrastruktur är att medel i första hand ska gå till åtgärder som gynnar hållbara transporter. Att fler väljer att resa med resurssnåla transportmedel såsom kollektivtrafik och cykel och att mer gods transporteras med fossilfria transporter är nödvändigt för att nå de klimatmål som regeringen beslutat om. Regeringens infrastrukturproposition samt direktiv framhåller tydligt att samtliga aktörer måste göra vad de kan för att bidra till uppfyllelsen av målen. En satsning på hållbara transporter stämmer även väl överens med många av de brister som länets kommuner påtalat, där ett stort antal av bristerna består i just avsaknaden av cykelvägar.

En inriktning mot hållbara transporter är också viktigt för att uppnå ett tillgängligt Västmanland. För barn och unga är ett väl utbyggt cykelvägnät prioriterat likväl som en väl utbyggd kollektivtrafik. Detsamma gäller för personer med funktionsnedsättning där möjligheten att resa i många fall är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik. Ur ett jämställdhetsperspektiv, alltså att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov, är investeringar inom kollektivtrafiken gynnsamt. Även i områden med sämre socioekonomiska förutsättningar är tillgängligheten till stor del beroende av väl fungerande kollektivtrafik och infrastruktur för gång- och cykeltrafik.

Länstransportplanens inriktning mot hållbara transporter betyder inte att länstransportplanen utesluter investeringar i vägnätet som gynnar motorfordonstrafik. Trafiksäkerhet och framkomlighet på länets statliga vägar är mycket viktiga för ett väl fungerande transportsystem och för att bidra till det transportpolitiska hänsynsmålet. Region Västmanland har via länstransportplanerna under de senaste planperioderna gjort stora investeringar på länets vägar. En stor del av vägnätet är därför också åtgärdat med exempelvis mötesseparering. Region Västmanlands uppfattning är att kommande vägåtgärder, utöver de som är i pågående planeringsskede, därför i första hand ska handla om trafiksäkerhetshöjande åtgärder i mindre skala.

Med gällande förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, och Trafikverkets tolkning av förordningen, kan medel från länstransportplanen finansiera steg 1- och steg 2-åtgärder (se avsnitt 2.3) inom ramen för en pågående åtgärd.

Däremot har regionen inte möjlighet att finansiera steg 1- och 2-åtgärder med medel från länstransportplanen som inte är knutna till genomförandet av en ny åtgärd. Då Region Västmanland anser att beteendepåverkande åtgärder har stor potential finns en önskan om att i högre grad kunna finansiera steg 1- och 2-åtgärder inom ramen för länstransportplanen.

7.1. Åtgärdsområden

Länstransportplanens medel fördelas på sju separata åtgärdsområden. Utöver dessa sju åtgärdsområden finns även ett planeringsutrymme med medel som inte är knutna till ett särskilt åtgärdsområde vilket ger planen en större flexibilitet. Länstransportplanens åtgärdsområden förklaras närmare nedan och tilldelade medel redovisas i tabell 5.

Tabell 5. Åtgärdsområden och avsatta medel från länstransportplanen 2022–2033.

Åtgärdsområden	Summa (mkr) 2022–2033	Andel av planram
Namnsatta åtgärder (>50mkr)	178	20,7%
Samfinansiering med regioner och nationell plan	85	8,2%
Kollektivtrafikåtgärder	196	16,2%
Cykelåtgärder	234	23,6%
Trafiksäkerhetsåtgärder	205	20,8%
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	24	2,4%
Enskilda vägar	30	2,4%
Planeringsutrymme	40	5,7%
Summa	992	100%

7.2. Namnsatta åtgärder

Namnsatta åtgärder utgörs av åtgärder som bedöms ha en kostnad på minst 50 miljoner kronor. Dessa åtgärder får därmed hög prioritet. I länstransportplanen ingår tre namnsatta åtgärder till en total kostnad på 178 miljoner kronor.

Effektivare trafikering på Bergslagspendeln

Satsningen på Bergslagspendeln skapar förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och en bättre tillgänglighet till en större arbetsmarknad för kommunerna längs med sträckan både i Västmanland och i Dalarna. I första hand är målsättningen en utökning av persontrafiken till halvtimmetrafik mellan Fagersta och Västerås, i andra hand är målsättningen att nå en restid på 50 minuter på samma sträcka. Under 2022 slutfördes en funktionsutredning som visar på att hastighetshöjande åtgärder på sträckan Västerås-Fagersta ger önskvärda effekter. Dessa hastighetshöjande åtgärder avser åtgärder i plankorsningar, justering av baliser och taylor (möjliggör högre acceleration vid uppehåll), rälsförhöjningar och justering av kontaktledning. Dessa åtgärder beräknas kosta 75 miljoner kronor och rekommenderas av Trafikverket att utföras på kort sikt. I samband med kommande ställverksbyten rekommenderar Trafikverket att ytterligare trimningsåtgärder utförs, då samordningspotential har identifierats.

Riksväg 66 Bäckbymotet-Norrleden

På grund av bristande trafiksäkerhet planeras sträckan att bli mötesseparerad mellan cirkulationsplats Erikslundsgatan och cirkulationsplats Norrleden. Även mindre åtgärder i cirkulationsplatserna ingår. Åtgärderna innebär inte en högre tillåten hastighet, men de har en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Enligt en preliminär tidplan tas en vägplan fram år 2021–2024 och byggstart planeras till år 2026. I länstransportplanen har Region Västmanland avsatt 50 miljoner kronor för denna åtgärd.

Riksväg 66/68 Oti-Fagersta

Sträckan Oti-Fagersta är den enda kvarvarande sträckan på riksväg 66 i Västmanlands län som inte är mötesseparerad. För att uppnå högre trafiksäkerhet planeras det för att genomföra en sådan. Möjlighet till samordning med samfinansieringsobjektet *Väg 66 Oti-länsgrens Dalarna* utreds. För denna åtgärd är 53 miljoner kronor avsatta. Kostnaden är baserad på den kalkyl som togs fram i samband med åtgärdsvalsstudien. Kalkylen är framtagen i ett tidigt skede och det finns därmed en osäkerhet förknippat med den uppskattade kostnaden. Kostnaden kan komma att ändras när mer detaljerade kalkyler tas fram i projektet. Arbetet med framtagande av vägplan planeras att påbörjas år 2022 och byggstart planeras preliminärt till år 2026.

7.3. Samfinansiering med regioner och nationell plan

Region Västmanland har valt att samfinansiera tre åtgärder, varav en genomförs tillsammans med region Dalarna och två genomförs inom ramen för den nationella planen. Samfinansiering till nationell plan kan göras för åtgärder som bedöms vara strategiskt viktiga ur ett regionalt perspektiv. Avsatta medel från länstransportplanen är 85 miljoner kronor. I händelse av att åtgärderna inte blir genomförda ska medlen flyttas till åtgärdsområde *Planeringsutrymme* för att kunna nyttjas till andra åtgärder.

Riksväg 66 Oti-länsgräns Dalarna

Mellan Smedjebacken i Dalarna och fram till Oti i Fagersta planeras det för att bygga 30 kilometer mötesseparerad väg. Målet är att uppnå ökad trafiksäkerhet för både bilister och oskyddade trafikanter. Restiden förkortas också genom att tillåten hastighet höjs till 100 km/h. Denna åtgärd genomförs av Region Dalarna tillsammans med Trafikverket Region Mitt. Från Region Västmanlands länstransportplan avsätts 30 miljoner kronor vilket motsvarar kostnaden för att åtgärda sträckan från Västmanlands länsgräns och fram till korsningen vid Oti. Vägplanen för sträckan Oti-Söderbärke beräknas vara klar år 2023.

Gång- och cykelväg Sala-Heby riksväg 56

Trafikverket har identifierat ett behov av att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på riksväg 56 mellan Sala och Heby. Den 12 kilometer långa sträckan är en del av Råta linjen mellan Norrköping och Gävle och har en viktig funktion för kommunikation och förbindelse mellan kommunerna längs hela sträckan. Vägen kommer att byggas om till mötesseparerad väg och hastigheten på sträckan kommer att höjas från nuvarande högsta hastighet 90km/h till 100 km/h. Då riksväg 56 tillhör det nationella stamvägnätet kommer denna åtgärd att finansieras av den nationella planen. I samband med planering av denna åtgärd identifierade Region Västmanland även ett behov att åtgärda brister för de oskyddade trafikanterna. Från länstransportplanen avsätts därför 40 miljoner kronor för samfinansiering av en gång- och cykelväg längs med sträckan som går genom Västmanland. Region Uppsala finansierar sträckan genom Uppland. Gång- och cykelvägen kommer att byggas i samband med ombyggnationen av riksväg 56 som har byggstart år 2024.

Västerås Västra

Dagens uppställningsmöjlighet vid Västerås C kommer att upphöra när resecentrum byggs om samtidigt som den prognosticerade trafikökningen ställer krav på ökad kapacitet för uppställning. Trafikverket, Region Västmanland och Västerås stad har gemensamt tecknat en avsiktsförklaring om samverkan och finansiering för att flytta uppställningsspåren till Västerås Västra. För denna åtgärd har 15 miljoner kronor avsatts i länstransportplanen.

7.4. Kollektivtrafikåtgärder

Länets kollektivtrafik har en viktig roll för att öka tillgängligheten till arbetsmarknad och utbildning och för att bidra till en livskraftig utveckling för hela länet. Den regionala utvecklingsstrategin beskriver bland annat att bekväm och tillförlitlig tågtrafik ska hantera de större resandevolymer inom och utanför länet och att den ska kompletteras med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter. För att främja kollektivtrafiken i länet finns 196 miljoner kronor avsatta i länstransportplanen för nya investeringar i infrastrukturen. Utöver detta sker även satsningar på Bergslagspendeln som är en kollektivtrafiksatsning men som sorteras in under åtgärdsområdet *Namnsatta åtgärder*.

Statlig infrastruktur kollektivtrafikåtgärder

Statlig infrastruktur kollektivtrafikåtgärder är en pott som avser investeringar på det regionala vägnätet. Medel kan exempelvis finansiera ombyggnation av hållplatser (dock ej hållplatsutrustning såsom väderskydd och papperskorgar som åligger kommun och Kollektivtrafikmyndigheten) och pendlarparkeringar. Åtgärder identifieras ofta via åtgärdsvalsstudier. Potten är satt till 75 miljoner kronor.

Statlig medfinansiering kollektivtrafik

Kollektivtrafikmyndigheten kan ansöka om och beviljas medel till regionala kollektivtrafikankläggnings inom väg-, spår- och sjötrafik samt fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods. Statlig medfinansiering kan beviljas med högst 50 procent av kostnadsunderlaget. Från länstransportplanen är 36 miljoner kronor avsatta till dessa åtgärder.

Statlig medfinansiering resecentrum

Inom statlig medfinansiering finns även en särskild pott på 55 miljoner kronor avsatt för resecentrum där Västerås bussterminal samt Hallstahammar resecentrum är kända kommande åtgärder. Ombyggnationen av Västerås resecentrum saknar nödvändig finansiering från den nationella planen. Därmed är tidplanen för Västerås bussterminal inte fastställd då åtgärden är delvis beroende av hur arbetet med Västerås resecentrum fortlöper. Hallstahammars kommun planerar att påbörja ombyggnation av Hallstahammar resecentrum under år 2025.

Åtgärd: Hållplatser linje 21 och 24

Längs linje 21 och 24 i Västerås planeras hållplatsåtgärder. Befintliga hållplatser ska tillgänglighetsanpass i form av höjd kantsten, plattform och taktilla plattor. Detta beräknas kosta 30 miljoner kronor och planeras att vara slutfört år 2024.

7.5. Cykelåtgärder

Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen är en viktig åtgärd för att få fler människor att välja cykel i stället för bilen för resor som exempelvis arbets- och skolpendling. Investeringar är även viktiga för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Under planperioden avsätts totalt 234 miljoner kronor för cykelåtgärder fördelat på potter och utpekade objekt.

Statlig infrastruktur cykelåtgärder

Potten för cykelåtgärder ska nyttjas för prioriterade brister som identifieras och utreds efterhand. Åtgärder identifieras ofta via åtgärdsvalsstudier. Potten är avsatt till 100 miljoner kronor. Vilka åtgärder som ska genomföras med medel från denna pott beslutas av Region Västmanland i den årliga revideringen av Genomförandeplanen som tas fram i samråd med Trafikverket, länets kommuner och andra berörda parter.

Statlig medfinansiering cykel

Statlig medfinansiering för cykelåtgärder är medel som kommunerna kan ansöka om för åtgärder på det kommunala vägnätet. Statlig medfinansiering kan beviljas med högst 50 procent av kostnadsunderlaget. Alla länets kommuner har under senaste år nyttjat denna möjlighet och det är en uppskattad pott som främjar kommunernas satsning på cykelinfrastruktur. Vad gäller cykelinfrastruktur har det kommunala vägnätet extra stor potential för en hög nyttjandegrad. 60 miljoner kronor avsätts under planperioden till medfinansiering av cykelåtgärder på det kommunala vägnätet.

Åtgärd: Gång- och cykelväg Ekbacken/Enhagen - Tidö-Lindö

Mellan Ekbacken/Enhagen och Tidö-Lindö pågår planeringen av en gång- och cykelväg längs väg 537. Pågående vägplan sträcker sig mellan Ekbacken/Enhagen fram till Gångholmen. Resterande del, Gångholmen till Tidö-Lindö, ansvarar Västerås stad för att projektera och bygga. Totalt kommer gång- och cykelvägen bli 4,5 kilometer lång och från länstransportplanen har 20 miljoner kronor avsatts. Planerad byggstart är år 2024.

Åtgärd: Gång- och cykelväg Hallstahammar-Lyckhem väg 252

Längs med väg 252 planeras en gång- och cykelväg på cirka en kilometer mellan Lyckhem och Bergslagsvägen vid Näs. Den innehåller två planskilda passager och åtgärden planeras att byggas i samband med ombyggnationen av E18 mellan Köping och Västjädra som har planerad byggstart år 2022. För åtgärden har 9 miljoner kronor avsatts.

Åtgärd: Gång- och cykelväg Ransta-Kumla kyrkby väg 723

Längs väg 723 planeras för en 3,5 kilometer lång gång- och cykelväg mellan Ransta och Kumla kyrkby. Den nya gång- och cykelvägen kommer att sträcka sig från korsningen vid Kärrbäcksbovägen i Ransta till hållplats Parkvägen i Kumla kyrkby. Vägplan är under framtagande och planerad byggstart är år 2023. För åtgärden har 20 miljoner kronor avsatts från länstransportplanen.

Åtgärd: Gång- och cykelväg Västerås-Tortuna väg 692

Tortuna är en tätort med närhet till Västerås som har stor potential för arbets- och studiependling med cykel. Oskyddade trafikanter saknar idag dock en säker väg mellan Anundshög och Tortuna. En åtgärdsvalsstudie pågår för att utreda möjliga åtgärder. En tidig uppskattning av kostnaden är satt till 25 miljoner kronor.

7.6. Trafiksäkerhetsåtgärder

För åtgärdsområdet *Trafiksäkerhetsåtgärder* avsätts 205 miljoner kronor för åtgärder med en investeringskostnad som understiger 50 miljoner kronor. Trafiksäkerhetsåtgärder omfattar bland annat sidoområdesåtgärder, korsningsåtgärder och andra punktinsatser för att öka trafiksäkerheten.

Statlig infrastruktur trafiksäkerhetsåtgärder

Potten för trafiksäkerhetsåtgärder ska nyttjas för prioriterade brister som identifieras och utreds efterhand. Åtgärder identifieras ofta via åtgärdsvalsstudier. Potten är avsatt till 120 miljoner kronor. Vilka åtgärder som ska genomföras med medel från denna pott beslutas av Region Västmanland i den årliga revideringen av Genomförandeplanen.

Statlig medfinansiering trafiksäkerhet

Statlig medfinansiering avser medel som kommunerna kan ansöka årligen om och gäller åtgärder på det kommunala vägnätet. 60 miljoner kronor avsätts under planperioden till medfinansiering för trafiksäkerhetsåtgärder och miljöåtgärder. Detta motsvarar 5 miljoner kronor årligen. Statlig medfinansiering kan beviljas med högst 50 procent av kostnadsunderlaget. Exempel på tidigare beviljade åtgärder är hastighets-säkring, belysning och vattenskyddsåtgärder.

Åtgärd: Korsningsåtgärd Gunnilbokorset väg 233/250

Ett flertal korsningar i Västmanland har identifierats med bristande trafiksäkerhet. Utifrån denna kartläggning har Gunnilbokorset väg 233/250 prioriterats att åtgärdas först. Arbetet med vägplan planeras att pågå under åren 2022–2024 och start av byggnation är planerat att påbörjas år 2025. Denna åtgärd beräknas kosta 25 miljoner kronor.

7.7. Åtgärdsvalsstudier och utredningar

I länet finns ett stort antal identifierade brister på det regionala vägnätet som är i behov av att utredas vidare enligt fyrstegsprincipen. Många av länets större statliga vägar är redan utredda och det pågår ett antal utredningar redan vid ingången av denna läns-transportplan. För åtgärdsområdet *Åtgärdsvalsstudier och utredningar* är 24 miljoner kronor avsatt i planen. Det vanligaste utredningstyperna är åtgärdsvalsstudie eller funktionsutredning.

En åtgärdsvalsstudie tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen som görs via fyrstegsprincipen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. En åtgärdsvalsstudie kan föreslå åtgärder utanför befintlig anläggning så länge det uppfyller mål och löser brister och behov.

Inom järnväg kan en funktionsutredning vara ett alternativ till en åtgärdsvalsstudie om det bedöms troligt att tänkbara åtgärder handlar om att förbättra funktionen inom den befintliga anläggningen. Alternativt om det behövs fördjupade kunskaper inom ramen för en åtgärdsvalsstudie. En funktionsutredning får ofta en teknisk inriktning eftersom syftet normalt är att förbättra den befintliga anläggningens funktion. En funktionsutredning sker ofta inom järnväg.

Det finns även brister som kan åtgärdas utan att föregås av en utredning. Detta om bristen bedöms vara av mindre karaktär och där åtgärden i huvudsak utförs på befintlig väg. Exempelvis trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom säkra passager, räffling eller räckesåtgärder kräver normalt ingen utredning.

Nedan beskrivs pågående utredningar samt ett antal av de brister som är i behov av utredning och som anses vara av något större karaktär. Det är även möjligt att under planperioden starta andra utredningar än de som listas nedan. Bristerna är inte beskrivna i prioriteringsordning.

PÅGÅENDE UTREDNINGAR

ÅVS Bristande tillgänglighet och mobilitet Finnslätten

Utredningen syftar till att identifiera möjligheter att förbättra tillgängligheten och mobiliteten till Finnslätten i takt med områdets utveckling. Åtgärdsvalsstudien tar sin utgångspunkt i vilka behov och brister som finns i infrastrukturen i dag och vilka behoven och bristerna kommer att vara i framtiden, utifrån perspektivet att Finnslätten utvecklas för att bli attraktivt för en större arbetsmarknad och för att gods ska kunna transporteras till och från området. Samtliga trafikslag på väg samt spårbunden trafik inkluderas i åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsvalsstudien beräknas vara klar vid årsskiftet 2022/2023.

Funktionsutredning Ransta

Trafikverket har med nationella medel hösten 2021 startat en funktionsutredning gällande att effektivisera mötesmöjligheterna i Ransta med samtidig infart samt förbättrad funktionalitet på plattformen. Detta har sitt ursprung i den planerade utökningen av trafiken på UVEN vilket ställer krav på ökad kapacitet på banan. Även en ny planskildhet för gång och cykel i norra Ransta ingår i utredningen. Utredningen beräknas vara klara under 2022.

ÅVS Gång- och cykelväg Västerås-Tortuna

Västerås stad genomför en förenklad åtgärdsvalsstudie för att hitta lösningar för hur oskyddade trafikanter ska kunna ta sig mellan Anundshög och Tortuna på ett säkert och framkomligt sätt. Studien genomförs med stöd av Trafikverket och beräknas vara klar under 2022.

URVAL AV IDENTIFIERADE BRISTER I BEHOV AV UTREDNING

ÅVS Regionala cykelvägar i Västmanland

Det finns ett behov av att genomföra en sammanhållen åtgärdsvalsstudie för ett prioriterat antal sträckor där cykelväg idag saknas. Utredningen förväntas ge planeringsunderlag som kan ange vilken nytta respektive cykelväg beräknas få och därmed även ge ett underlag för i vilken ordning de bör genomföras. Åtgärdsvalsstudien kommer att genomföras i samarbete med berörda kommuner.

ÅVS Köpings tätort

Under 2019 slutfördes *Åtgärdsvalsstudie väg 56/250 Stråket Alberga-Kungsör-Köping-Kolsva*. Denna studie omfattade dock inte tätorten Köping. Som en fortsättning på den utredningen finns därför behov av att utföra en åtgärdsvalsstudie för Köpings tätort med fokus på vägnätet i Köping och kopplingen till nya exploateringar samt Köpings hamn. Trafik till Köpings hamn går idag via Nya Hamnvägen. För att avlasta centrala delar av Köping är det önskvärt att utreda om tung trafik kan angöra hamnen via Ängbyleden med en ny väg från väg 250.

Kungsörs tätort

På samma sätt som för Köpings tätort finns behov av fortsatt utredning efter utförd åtgärdsvalsstudie om stråket 56/250, som inte omfattade tätorten. Syftet är att hitta lösningar som framför allt förbättrar trafiksituationen för de oskyddade trafikanterna.

Ängsöbron

Ängsö naturreservat ligger 2 mil sydväst om Västerås och är ett välbesökt besöksmål. Ängsö nås via den statliga vägen 545 med tillhörande bro. Bron är i dåligt skick och har inte den bärlast som behövs för de tunga fordon som jordbruk och näringsliv har behov av. En översiktlig utredning behöver göras för att klargöra vilka alternativa lösningar som finns samt till vilken kostnad.

Bro över järnvägen i Skinnskatteberg

ÅVS Säkerhet Godsstråket genom Bergslagen Skinnskatteberg som slutfördes våren 2022 visar att en ny bro över järnvägen kan åtgärda de trafiksäkerhetsproblem som dagens plankorsningar orsakar. För att bättre kunna bedöma genomförbarheten och kostnader som är förknippat med föreslagna åtgärder behöver det genomföras en fördjupad utredning kring de åtgärdsförslag som föreslås lösa trafiksäkerhetsproblemen i dagens plankorsningar.

7.8. Enskilda vägar

Sveriges vägar består till största del av ett enskilt vägnät, vilket är en viktig del av infrastrukturen. För de vägar som uppfyller uppsatta kriterier och för de åtgärder som är godkända, finns möjligheten att få ett bidrag om högst 70 procent till byggnadsåtgärder. Bidraget kan beviljas till investeringsåtgärder såsom nybyggnation eller ombyggnation av enskilda vägar. Underhållsåtgärder på enskilda vägar hanteras inte inom detta bidrag. Trafikverket hanterar ansökningarna för dessa medel och prioriterar åtgärder i dialog med Region Västmanland. För planperioden avsätts 2,5 miljoner kronor årligen till investeringar i det enskilda vägnätet vilket under tolvårsperioden 2022–2033 blir totalt 30 miljoner kronor. Förutom medel i länstransportplanen är det av stor vikt att Region Västmanland bidrar till kunskapshöjande åtgärder och informationsinsatser inom området.

7.9. Planeringsutrymme

I länstransportplanen år 2022–2033 är det avsatt 40 miljoner kronor, vilket motsvarar 4 procent av planramen, som inte är öronmärkt till ett visst åtgärdsområde. Dessa medel ska i stället användas som buffert. Det kan exempelvis vara till fördyringar i pågående projekt, till åtgärder där potten redan är upparbetad eller till nya samfinansieringsåtgärder som identifieras under planperioden.

7.10. Åtgärdsplan 2022–2033

Nedan redovisas åtgärdsplanen som sammanställer åtgärder och pottar för länstransportplanen 2022–2033.

Tabell 6. Åtgärdsplan 2022–2033.

Åtgärdsområden	Summa (mkr) 2022– 2033	Andel av plan- ram	Del- summa (mkr)	År 1–3 (2022– 2024)	År 4–6 (2025– 2027)	År 7– 12 (2028– 2033)
Namnsatta åtgärder (>50mkr)	178	17,9%				
<i>Effektivare trafikering på Bergslagspendeln</i>			75		75	
<i>Riksväg 66 Bäckbymotet-Norrleden</i>			50	9	41	
<i>Riksväg 66/68 Oti-Fagersta</i>			53	10	43	
Samfinansiering med regioner och nationell plan	85	8,6%				
<i>Riksväg 66 Oti-länsgräns Dalarna</i>			30		30	
<i>GC-väg Sala-Heby riksväg 56</i>			40	40		
<i>Västerås Västra</i>			15	15		
Kollektivtrafikåtgärder	196	19,8%				
<i>Statlig infrastruktur (pott)</i>			75			
<i>Statlig medfinansiering kollektivtrafik</i>			36	9	9	18
<i>Statlig medfinansiering resecentrum</i>			55	40	15	
<i>Åtgärd: Hållplatser linjer 21 och 24</i>			30	18	12	
Cykelåtgärder	234	23,6%				
<i>Statlig infrastruktur (pott)</i>			100			
<i>Statlig medfinansiering cykel</i>			60	15	15	30
<i>Åtgärd: GC-väg Ekbacken/Enhagen - Tidö-Lindö</i>			20	20		
<i>Åtgärd: GC-väg Hallstahammar-Lyckhem väg 252</i>			9	9		
<i>Åtgärd: GC-väg Ransta-Kumla kyrkby väg 723</i>			20	20		
<i>Åtgärd: GC-väg Västerås-Tortuna väg 692</i>			25	3	22	
Trafiksäkerhetsåtgärder	205	20,7%				
<i>Statlig infrastruktur (pott)</i>			120			
<i>Statlig medfinansiering trafiksäkerhet</i>			60	15	15	30
<i>Åtgärd: Korsningsåtgärd Gunnilbokorset väg 233/250</i>			25	25		
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	24	2,4%	24	6	6	12
Enskilda vägar	30	3,0%	30	7,5	7,5	15
Planeringsutrymme	40	4,0%	40			
Summa	992	100%	992			

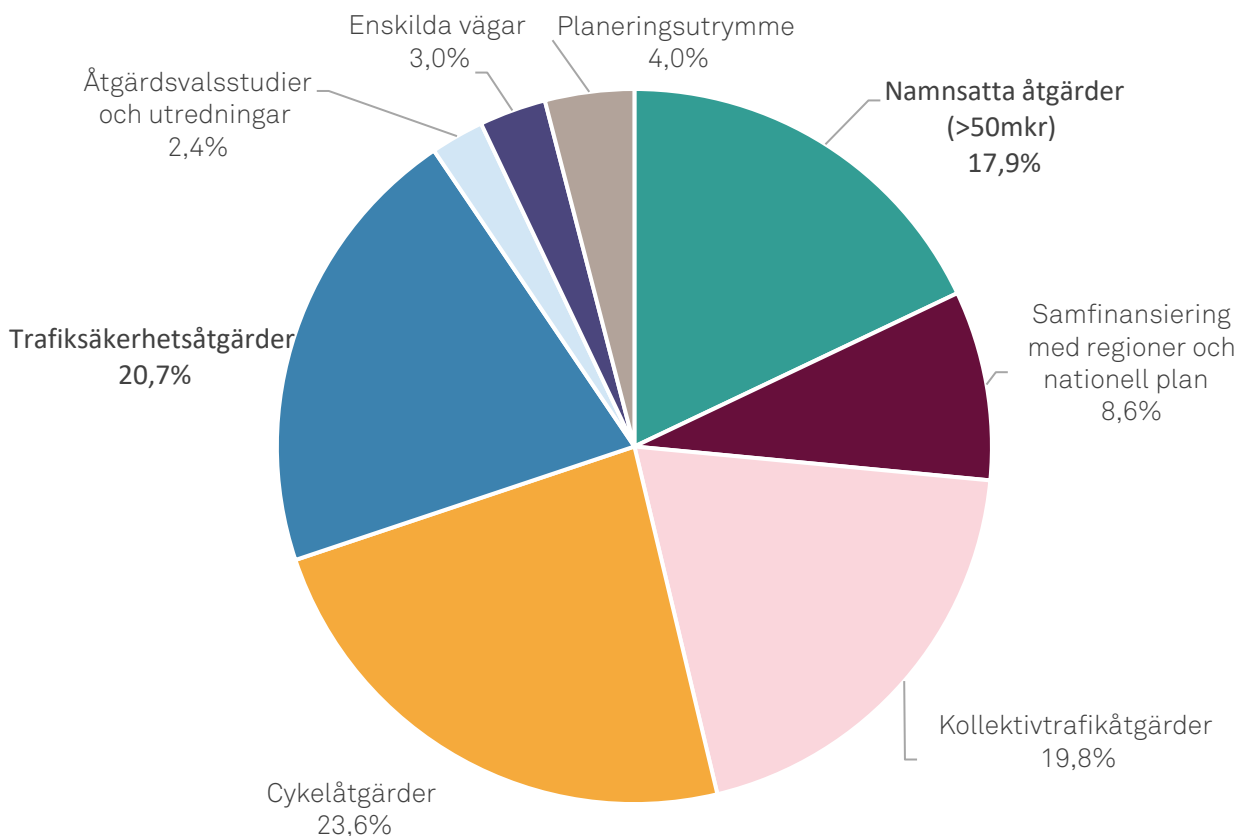
7.11. Fördelning av planram

I figurerna nedan illustreras hur planramen på 992 miljoner kronor för Västmanland fördelas mellan åtgärdsområden samt mellan trafikslag.

Fördelning mellan åtgärdsområden

Cirkeldiagrammet nedan visar hur planens medel fördelar sig i procent mellan åtgärdsområdena. *Namnsatta åtgärder*, *Trafiksäkerhetsåtgärder*, *Cykelåtgärder* och *Kollektivtrafikåtgärder* är i samma storleksordning och upptar sammanlagt fyra femtedelar av planramen. *Samfinansiering med regioner och nationell plan* står för 8,6 procent. Planens resterande knappa 10 procent fördelar sig på de två mindre områdena *Åtgärdsvalsstudier och utredningar* och *Enskilda vägar* samt ett *Planeringsutrymme*.

Figur 20. Fördelning av medel i procent mellan åtgärdsområden.



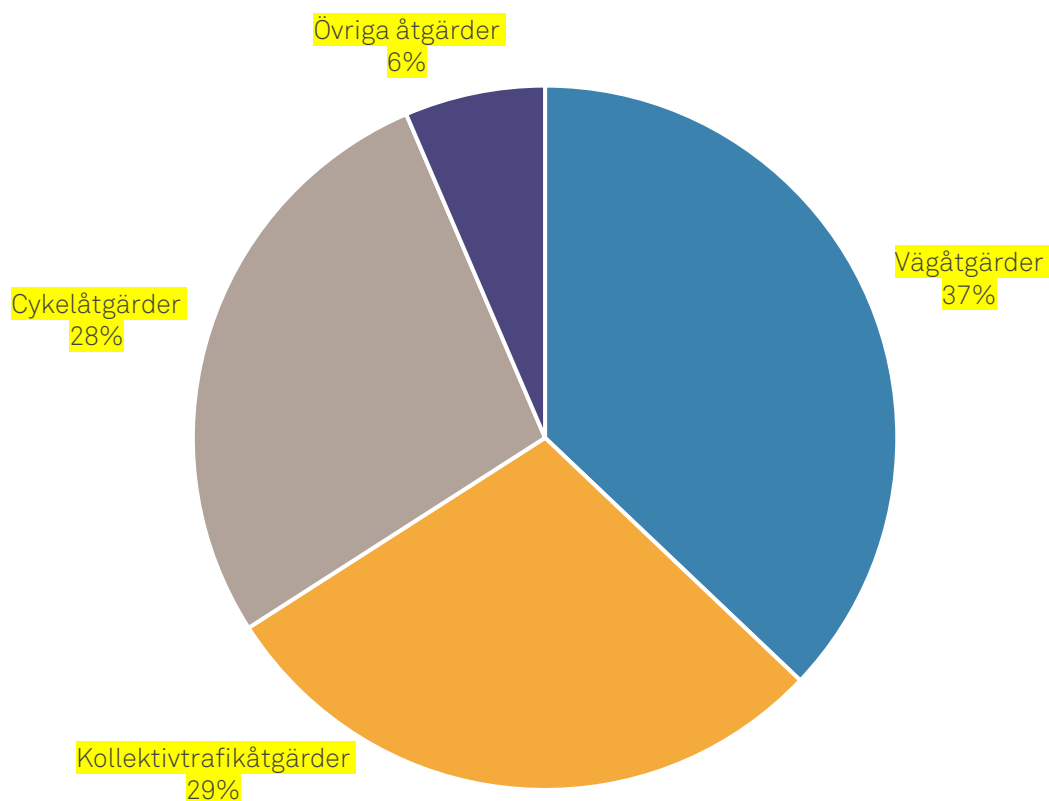
Fördelning mellan trafikslag

Åtgärdsområdena är i hög grad, men inte till fullo, uppdelade per trafikslag. Exempelvis *Namnsatta åtgärder* och *Samfinansiering* kan innehålla åtgärder för olika trafikslag. Därför är det även intressant att se hur stor andel av planen som går till respektive trafikslag. En åtgärd har dock effekter och nyttor för fler än ett trafikslag, varför denna fördelning enbart visar grova drag.

Diagrammet nedan visar att drygt en tredjedel av investeringarna går till *Vägåtgärder* och en knapp tredjedel går till *Kollektivtrafikåtgärder* respektive *Cykelåtgärder*. *Övriga åtgärder* är en mindre andel på 6 procent som innefattar utredningskostnader (*Åtgärdsvalsstudier och utredningar*) och det mer flexibla åtgärdsområdet *Planeringsutrymme* som inte går att fastslå till ett visst trafikslag.

Vid sammanräkning av *Kollektivtrafikåtgärder* (som innefattar infrastruktur för både buss- och tågtrafik) och *Cykelåtgärder* ges att dessa tillsammans står för 57 procent av planramen, vilket innebär att över hälften av investeringarna i Västmanland går till utvecklingen av hållbara transporter.

Figur 21. Fördelning av medel i procent mellan trafikslag.



8. Effektbedömning och måluppfyllelse

Den övergripande bedömningen är att *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022–2033* bidrar positivt till att uppfylla uppsatta mål både på nationell och regional nivå. Länstransportplanens bidrag ger störst effekter på lång sikt och därför är det också viktigt att regionen står fast vid en inriktning som går mot en långsiktigt hållbar utveckling där transportsystemet ställs om till mer hållbart.

8.1. Transportpolitiska mål och klimatmål

Genom att satsa på de investeringar som beskrivits i kapitel 7 kommer länet närmare till att nå både hänsynsmålet och funktionsmålet. Länstransportplanens bidrag till hänsynsmålet handlar om att tillgängligheten för hela länets invånare ökar. Detta sker genom väl utbyggd kollektivtrafik som möjliggör ökad tillförlitlighet och ett utökat utbud. Ett hela-resan-perspektiv tas i beaktning där det måste vara enkelt att nyttja flera olika trafikslag under resan. Dessutom satsas det på framkomliga vägar på prioriterade sträckor så att godstransporter samt de som behöver nyttja bil kan göra det effektivt, såsom investeringen på riksväg 66 i Västerås bidrar till.

Funktionsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Länstransportplanens åtgärder bidrar till ett mer trafiksäkert transportsystem genom exempelvis mötesseparering på statliga vägar såsom riksväg 68, åtgärder i korsningar och säkra passager för gång-, cykel- och mopedtrafik. Nya gång- och cykelvägar som i Sala, Hallstahammar och Västerås bidrar både till ökad trafiksäkerhet, minskade koldioxidutsläpp och ökad hälsa.

Gällande klimatmålen så behöver transportsektorns utsläpp av växthusgaser vara nära noll år 2045. För att nå dit krävs stora insatser från hela sektorn. Ekonomiska styrmedel från regeringen är en avgörande faktor. Länstransportplanens bidrag handlar främst om att finansiera åtgärder som möjliggör att välja hållbara transporter såsom kollektivtrafik och cykel samt att finansiera åtgärder som underlättar överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Exempel på denna typ av åtgärder är delfinansieringen av ny bussterminal i Västerås samt utredningen av accessen till Köpings hamn för vägtransporter.

8.2. Regionala mål

Utifrån den regionala utvecklingsstrategins vision har en egen vision för länstransportplanen formulerats: *Ett hållbart transportsystem för ett livskraftigt Västmanland*. Visionen uppnås genom arbete inom fyra målområden. Medel från länstransportplanen har fördelats på sju åtgärdsområden som alla bidrar till målområdena. Alla åtgärder bidrar, direkt eller indirekt, och även mindre åtgärder kan ha stor betydelse. Hela-resan-perspektivet kan med en väl anordnad cykelparkering samt en säker väg till en hållplats, göra att fler väljer att åka kollektivt till studier, arbete, fritidsaktiviteter eller kommersiell service. Denna typ av åtgärd får då bäring på flera av målområdena. Nedan finns en sammanställning på vilka åtgärdsområden som primärt har störst effekter på respektive målområde. Sekundära effekter finns också att beakta, likväl som det kan finnas målkonflikter mellan åtgärder.

Tabell 7. Måluppfyllnad av målområden i förhållande till åtgärdsområden.

Målområde/ Åtgärdsområde	Namn- satta åtgärder	Samfin- ansiering med reg- ioner och nationell plan	Kollektiv- trafikåtgärder	Cykel- åtgärder	Trafik- säkerhets- åtgärder	Åtgärdsvals- studier och utredningar	Enskilda vägar
Ett hållbart och säkert transportsystem	x	x	x	x	x	x	
En tillgänglig studie- och arbetsmarknad	x	x	x			x	
Ett väl fungerande transportsystem för människor och gods	x	x	x	x		x	x
En positiv regional tillväxt och ökat bostadsbyggande	x		x	x	x	x	

8.3. Transporteffektivitet

Trafikarbetet innefattar den totala sträcka som fordon färdas. Med ett transporteffektivt samhälle minskar trafikarbetet som görs med energiintensiva transporter såsom personbil, lastbil och flyg. Trafikarbetet kan minska genom att resor och transporter kortas eller helt ersätts. Detta åstadkoms bland annat genom genomtänkt stadsplanering, tillgång till attraktiv kollektivtrafik, samordnade godstransporter, digitala kommunikationer och innovativa transport- och mobilitetslösningar. Minskat trafikarbete uppnås också när transporter effektiviseras. Det kan vara genom en överflyttning från exempelvis bilresande till alternativa färd sätt som är mer energieffektiva, genom ökad fyllnadsgrad per fordon eller genom att de fordon och den infrastruktur som används har mindre miljöpåverkan.

Hela-resan-perspektivet är en förutsättning för att lyckas och en nyckel är ett smidigt samspel mellan kollektivtrafikförsörjning och cykelplanering. Utformning av knutpunkter för kollektivtrafik, pendlarparkeringar samt möjligheten att ta med sin cykel på tåg och buss är exempel på områden som är av betydelse. Många åtgärder som genomförs via länstransportplanen bidrar till att skapa ett transporteffektivt samhälle. Detta genom satsningar inom kollektivtrafiken på exempelvis järnvägsinfrastruktur, bussterminaler, resecentrum och hållplatser. Nya länkar för cykeltrafiken som knyter ihop noder och ett hela-resan-perspektiv som underlättar att kombinera flera trafikslag på sin resa leder till ett ökat cyklande. Gällande godstrafik arbetar regionen bland annat för överflyttning av gods från väg till sjöfart.

8.4. Bostadsbyggande

Bra kommunikationer och en väl fungerande infrastruktur behövs för att attraktiva samhällen med en välfungerande bostadsmarknad ska kunna utvecklas. I större städer krävs åtgärder för ökad tillgänglighet för att upprätthålla funktionaliteten i transportsystemet trots ökat bostadsbyggande. Mest effektiva är de åtgärder som möjliggör överflyttning av trafik till mer yteffektiva trafikslag så som kollektivtrafik och cykling. I områden med lägre tryck på bostadsbyggande kan det vara effektivt att skapa bättre marknadsförutsättningar för bostadsbyggandet genom att bidra till ökade marknadsvärden för bostäder genom att förbättra tillgängligheten.

Det är svårt att kvantifiera en enskild infrastrukturåtgärds effekt på bostadsbyggandet. Enligt Trafikverkets underlag *Investeringar för ökat bostadsbyggande* finns det tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet. Dessa redovisas nedan och sätts i samband med länstransportplanens investeringar.

Åtgärder som ökar möjligheten till arbetspendling

Då tillgängligheten ökar förstoras arbetsmarknadsregionen, vilket leder till att attraktiva bostäder kan byggas på nya platser. Här spelar den regionala tågtrafiken en stor roll. Region Västmanland gör stora satsningar på tågtrafiken i länet där Kollektivtrafikförvaltningen förbättrar både tillgänglighet, tillförlitlighet, utbud och komfort. Via länstransportplanen investerar Region Västmanland i Bergslagspendeln för att förbättra pendlingsförutsättningarna mellan Västerås, Hallstahammar, Surahammar och

Fagersta och vidare till Ludvika. Bättre tillgänglighet vid stationer genererar också bostäder, vilket medfinansieringen av Västerås bussterminal och Hallstahammar resecentrum är gynnsamt av.

Åtgärder som möjliggör förtätning

Att minska infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan av bostäder redan är hög ger möjligheter till förtätning. Exempel på åtgärder är flyttade genomfartsleder eller järnvägar som i stället ger utrymme att bygga bostäder. Länstransportplanen samfinansierar flytt av uppställningsspår till Västerås västra, vilket möjliggör utvecklingen av Mälarporten som på sikt skapar förutsättningar för byggandet av 10 000 nya bostäder.

Åtgärder som bidrar till ett mer effektivt transportsystem

Mer effektiva transporter i storstäderna möjliggör en långsiktig ökning av bostadsbeståndet. Transportsystemet behöver ha tillräcklig kapacitet för att ge acceptabla och förutsägbara restider. Bebyggelsens täthet samt lokalisering av bostäder och arbetsplatser i närhet av kollektivtrafik har betydelse för effektiviteten. Här nämner Trafikverket storregionala åtgärder såsom Citybanan, Mälarbanan och E18. På regional nivå nämns förbättrad framkomlighet för stom- och expressbussar samt utveckling av cykelvägnätet för arbetspendling. Här ger länstransportplanens investeringar i nya cykelvägar ett bidrag till transporteffektiviteten och i förlängningen ett bidrag till att förbättra förutsättningar för bostadsbyggande.

8.5. Målsynergier och målkonflikter

Statliga, regionala, kommunala och privata aktörer har olika mål att förhålla sig till. Även om samverkan sker så uppstår målkonflikter i arbetet mellan planeringsnivåer och ansvar. Inom det transportpolitiska funktionsmålet och hänsynsmålet finns inbyggda målkonflikter. Att höja hastigheterna på vägarna leder till exempel till ökad tillgänglighet, men också till minskad trafiksäkerhet och ökad miljöbelastning. Likaså står framkomlighet mellan trafikslagen, såsom bil och cykel, ofta i konflikt med varandra. Även mellan järnväg och sjöfart finns målkonflikter, såsom vid Kvikksund där broöppningen påverkar tillgängligheten.

Likväl som det finns målkonflikter finns det även uppenbara målsynergier inom transportplaneringen. Exempelvis att de flesta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser också ger bättre luftkvalitet och minskat buller samt att lägre hastigheter även ger bättre trafiksäkerhet. När föreslagna åtgärder ger såväl positiva som negativa bidrag till olika mål måste en avvägning ske. Varje åtgärd har sina unika förutsättningar varför prioritering även måste ske inom varje åtgärd. Den samlade effektbedömning som tas fram för varje planerad åtgärd är en hjälp i prioriteringen men den kan behöva kompletteras med andra relevanta underlag inför beslut.

9. Hållbarhetsbedömning

Om en plan eller ett program antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) och miljöbedömningar. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Syftet med de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och kunna vägas mot andra mål. Av denna anledning ska rimliga alternativ identifieras, beskrivas och bedömas.

Hållbarhetsbedömningen är framtagen parallellt med framtagandet av länstransportplanen varför det planförslag som bedömts är den åtgärdsplan som återfanns i remissionen. Rapporten *Hållbarhetsbedömning för länstransportplan Västmanland 2022–2033, Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning* går att läsa i sin helhet i bilaga 1.

9.1. Hållbarhetsbedömning med social konsekvensbedömning

Region Västmanland har valt att utvidga den strategiska miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning som, förutom betydande miljöpåverkan, även bedömer och beskriver vissa sociala konsekvenser av länstransportplanen. Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning, dock efterfrågas numera alltmer en belysning av de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering.

Det centrala i en social konsekvensbedömning är att bedöma och beskriva hur transportinfrastrukturplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av investeringarna? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna? Vilka positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar det till? Hur kan investeringar bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

9.2. Olika planalternativ som studerats

Utöver *Huvudalternativet* har även två alternativa inriktningar av planen studerats. Dessa planalternativ benämns *Klimat* och *Fokus GC & Koll*. De tre planalternativen har jämförts med *Nollalternativet* gällande betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser. *Nollalternativet* utgår från gällande länstransportplan med uppdaterad total budget. Medlen fördelas sig på samma sätt mellan åtgärdskategorierna som i nuvarande plan.

De två fiktiva planalternativ som tagits fram syftar till att visa vilka effekter en omprioritering bland åtgärderna får. I planalternativet *Klimat* stryks några av de namnsatta väg-åtgärderna och de frigjorda medlen läggs i stället på kollektivtrafik- och cykelåtgärder. I planalternativet *Fokus GC & Koll* är de namnsatta vägåtgärderna kvar men medel omfördelas i stället från trafiksäkerhetsåtgärder till kollektivtrafik- och cykelåtgärder.

9.3. Bedömning av konsekvenser

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i några utpekade bedömningskriterier. Dessa bedömningskriterier utgår från styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget. Miljökonsekvenserna bedöms utifrån fem huvudsakliga fokusområden; *Klimat, Hälsa, Landskap, Trafiksäkerhet* samt *Relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel*. De sociala konsekvenserna bedöms utifrån fyra fokusområden; *Jämställdhet, Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, Socioekonomiska förutsättningar* och *Generell tillgänglighet*.

Nedan visas sammanfattande bedömning av de tre planalternativen jämfört med *Nollalternativet*. Sammanfattningsvis bedöms skillnaderna i effekter vara relativt små. Samtliga alternativ är bättre än *Nollalternativet* både med hänsyn till miljökonsekvenser och sociala konsekvenser, med ett fåtal undantag. Bäst i förhållande till *Nollalternativet* är *Klimatalternativet*. Generell tillgänglighet går som enda fokusområde i negativ riktning i samtliga alternativ i förhållande till *Nollalternativet*. Avseende trafiksäkerhet går de tre planalternativen i positiv riktning för oskyddade trafikanter jämfört med *Nollalternativet*, men i negativ riktning för motorburna trafikanter jämfört med *Nollalternativet*.

Hur respektive fokusområde har bedömts redovisas mer utförligt i kapitel 5 i *Hållbarhetsbedömning för länstransportplan Västmanland 2022–2033*.

Tabell 8. Sammanfattande jämförelse av planalternativ Klimat, Fokus GC & Koll och Huvudalternativ jämfört mot Nollalternativet avseende miljökonsekvenser.

Fokusområde	Klimat	Fokus GC & Koll	Huvudalternativ
Klimat	++	+	+
Hälsa	++	+	+
Landskap	++	+	+
Trafiksäkerhet:			
- Motorburna trafikanter	--	-	-
- Oskyddade trafikanter	++	+	+
Kollektivtrafik, gång och cykel	++	+	+

Tabell 9. Sammanfattande jämförelse av planalternativ Klimat, Fokus GC & Koll och Huvudalternativ jämfört mot Nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

Fokusområde	Klimat	Fokus GC & Koll	Huvudalternativ
Jämställdhetsperspektiv	++	+	+
Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	++	+	+
Socioekonomiska förutsättningar	+	0	0
Generell tillgänglighet	-	-	-

9.4. Hållbarhetsbedömningens effekt på åtgärdsplanen

Hållbarhetsbedömningen visar tydligt att det finns vinster både för den miljömässiga och sociala hållbarheten att fördela länstransportplanens medel på annat sätt än i föreslagen åtgärdsplan. Åtgärdsplanen innehåller ett flertal åtgärder som hanterar trafiksäkerhetsbrister på länets vägnät, i linje med nollvisionen, men vilka i hållbarhetsbedömningen ger negativa miljöeffekter. Utifrån resultatet av hållbarhetsbedömningen har det inte skett några omprioriteringar i den slutliga åtgärdsplanen jämfört med åtgärdsplanen i remissversionen.

Källor och underlagsmaterial

EU Mobility and Transport, Scandinavian- Mediterranean (2021)

Infrastrukturdepartementet, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. Prop. 2020/21:151 (2021)

Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409) (2021)

Mälardalsrådet, ARBETSPENDLING I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN 2018 (2020)

Mälardalsrådet, Framtidens resor, Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen (2020)

Regeringens proposition 2005/06:160, Moderna transporter (2006)

Region Västmanland, Hur är det att leva och bo i Västmanland 2019 (2020)

Region Västmanland, Regional utvecklingsstrategi 2030 – Vår strategi för ett livskraftigt Västmanland (2020)

Region Västmanland, Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram (2021)

SCB, Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2021–2040 (2020)

Sjöfartsverket, Överflyttningssanalys – land till sjö (2021)

Svensk kollektivtrafik, Tema 2020 – Coronapandemin (2020)

Trafikverket, <https://www.trafikverket.se/>

Trafikverket, Funktionsutredning Bergslagspendeln ökad kapacitet (2021)

Trafikverket, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (2020)

Trafikverket, Investeringar för ökat bostadsbyggande. PM till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 (2017)

Trafikverket, Prognos för persontrafiken 2040 – Trafikverkets basprognoser (2020)

Trafikverket, Prognos för godstrafiken 2040 – Trafikverkets basprognoser (2020)

Trafikverket, Temarapport Cykelplanering i Sverige (2021)

Trafikverket, Åtgärdsvalsstudie för järnvägen i Västerås (2013)

Trivector, Hållbarhetsbedömning för länstransportplan Västmanland 2022–2033, Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning (2022)



Regionhuset, 721 89 Västerås
021-17 30 00
region@regionvastmanland.se
www.regionvastmanland.se/utveckling