

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037 i Västmanlands län



Innehåll

Sammanfattning.....	3
Förutsättningar.....	5
Det här är Västmanland.....	11
Brister och behov i transportsystemet	15
Genomförande	24
Finansiering av åtgärder	26
Ekonomisk fördelning.....	28
Länsplanens effekter på de transportpolitiska målen.....	37
Miljökonsekvensbeskrivning - i korthet	38
Referenser	39

Bilaga 1

Västmanlands länstransportplan 2026–2037 Miljökonsekvensbeskrivning
Bouvier Advisory, 2025-12-08

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037 i Västmanlands län

Regionala utvecklingsförvaltningen, Region Västmanland
Diarienummer RUF240033

Versionshistorik

Version 1.0	Remissversion	2025-05-13
Version 1.1	Beslutsversion RUN	2025-12-09

Sammanfattning

Västmanland har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Den tilldelade ekonomiska ramen för denna period är 1 566 miljoner kronor.

Länsplanen anger den strategiska inriktningen för utveckling av länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod. Länsplanen är också ett medel för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västmanlands län.

Medel från länsplanen ska främst nyttjas till investeringar i det regionala vägnätet, vilket omfattas av alla statliga vägar inom länet som inte ingår i det nationella stamvägnätet. Länsplanens medel kan också användas för samfinansiering av nationell plan.

Planramen om 1 566 miljoner kronor är fördelade på sex åtgärdsområden där en knapp tredjedel avsatts för åtgärdsområde *Trafiksäkerhet*. Åtgärdsområdena *Kollektivtrafik*, *Cykel* och *Statlig medfinansiering* har vardera tilldelats cirka en femtedel av planramen. *Enskilda vägar* samt *Planeringsutrymme* står för fem procent tillsammans. Åtgärdena är indelade i namngivna åtgärder (över 75 miljoner kronor) och trimningsåtgärder (under 75 miljoner kronor).

Den enskilt största åtgärden i planen är samfinansiering av Bergslagspendeln som syftar till att skapa bättre pendlingsförutsättningar och därmed ökad tillgänglighet för en större arbetsmarknad. Andra namngivna åtgärder innefattar mötesseparering på riksväg 66 och 66/68 kring Fagersta samt cykelsatsningar längs riksväg 56 i Sala och längs väg 692 i Västerås.

Länsplanen kan även avsätta medel för statlig medfinansiering vilket innebär bidrag till genomförandet av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. I denna länsplan har detta anslag ökat markant då Region Västmanland ser att stora nyttor skapas för dessa medel.

Åtgärdsområde	2026–2028 (år 1–3)	2029–2031 (år 4–6)	2032–2037 (år 7–12)	Totalt	Andel av planram
Trafiksäkerhet (vägåtgärder)					
Riksväg 66/68 Oti-korset–Fagersta	41	49		90	
Riksväg 66 Oti–länsgräns (samfinansiering)	42			42	
Trimningsåtgärder (bundna)	105	50		155	
Trimningsåtgärder (obundna)	10	75	120	205	
<i>Totalt</i>				492	31%
Kollektivtrafik					
Effektivare trafikering på Bergslagspendeln (samfinansiering)	46	89		135	
Västerås Västra (samfinansiering)	19			19	
Trimningsåtgärder (bundna)	4			4	
Trimningsåtgärder (obundna)	12	50	110	172	
<i>Totalt</i>				330	21%
Cykel					
GC-väg Sala–Heby, riksväg 56 (samfinansiering)	56			56	
GC-väg Västerås–Tortuna, väg 692	7	36		43	
Trimningsåtgärder (bundna)	34			34	
Trimningsåtgärder (obundna)	16	75	60	151	
<i>Totalt</i>				284	18%
Statlig medfinansiering					
Resecentrum	70	10		80	
Medfinansiering kommunalt vägnät mm	90	90	120	300	
<i>Totalt</i>				380	24%
Enskilda vägar	7,5	7,5	15	30	2%
Planeringsutrymme	10	10	30	50	3%
Totalt	569,5	541,5	455	1566	100%

Tabell 1. Ekonomisk fördelning av länsplan 2026–2037 där summorna är angivna i miljoner kronor och den totala planramen uppgår till 1566 miljoner kronor. Åtgärderna förklaras närmare i avsnittet Ekonomisk fördelning.

Förutsättningar

Bakgrund

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

Länsplanen ska beskriva hur de statliga medlen som Västmanland tilldelats för planperioden ska fördelas till investeringar i transportinfrastrukturen. Länsplanen ska också beskriva hur detta bidrar till regional utveckling och att nå de transportpolitiska målen.

Trafikverket har på motsvarande sätt uppdraget att upprätta en nationell transportinfrastrukturplan, fortsatt kallad nationell plan. Nationell plan beskriver hur staten ska utveckla och underhålla den statliga infrastrukturen. Trafikverket har uppdraget att verkställa besluten i både länsplan och nationell plan.

I december 2024 antog riksdagen regeringens förslag om infrastrukturpropositionen *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28)*. I mars 2025 beslutade regeringen om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2026–2037. Samtidigt fick landets regioner möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Uppdraget innefattar direktiv och ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen för planperioden 2026–2037.

Arbetet med att ta fram länsplan 2026–2037 har skett i nära samarbete med Trafikverket Mellersta Regionen och Västmanlands kommuner under 2024 och 2025.

Ekonomisk ram

Den totala ramen för nationell plan för planperioden 2026–2037 uppgår till 1 171 miljarder kronor. Av dessa medel anges att 607 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, där drygt 60 miljarder kronor är avsatt till länsplanerna.

Västmanlands län har tilldelats 1 566 miljoner kronor till länsplanen för planperioden 2026–2037, vilket i fasta priser innebär en ökning med drygt 32 procent jämfört med planperioden 2022–2033.

Länsplanernas omfattning

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

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- 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.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.

Länsplanens medel kan därmed 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 cykelvägnät samt kollektivtrafikanläggningar. Utöver statliga vägar finns ett omfattande kommunalt och enskilt vägnät. Investeringar på det kommunala vägnätet kan finansieras med upp till 50 procent via länsplanen genom statlig medfinansiering. För det enskilda vägnätet finns investeringsbidrag att ansöka om. Länsplanens investeringar kan även omfatta samfinansiering av nationella åtgärder, såsom järnvägsinfrastruktur eller stamvägar.

I regeringens direktiv framgår det att länsplaneupprättarna bör utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv. Regeringen framhäver att åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten ska prioriteras och att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder. Länsplanen ska utgå från de transportpolitiska målen. Enligt

förordningen ska regionerna även upprätta en miljökonsekvensbedömning av förslaget till länsplan.

Transportpolitiska målen

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

Utöver det övergripande målet har regeringen preciserat ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

- *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.
- *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Regionala mål och strategier

Vid framtagandet av länsplanen ska regionen ta hänsyn till ett flertal regionala strategiska styrdokument. De viktigaste beskrivs nedan.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin verkar för visionen om *ett livskraftigt Västmanland*. Visionen ska bidra till att göra Västmanland ännu mer attraktivt att bo, leva och verka i samt besöka. Visionen bygger på tre målområden:

- Ett välmående Västmanland
- Ett tillgängligt Västmanland
- Ett nyskapande Västmanland

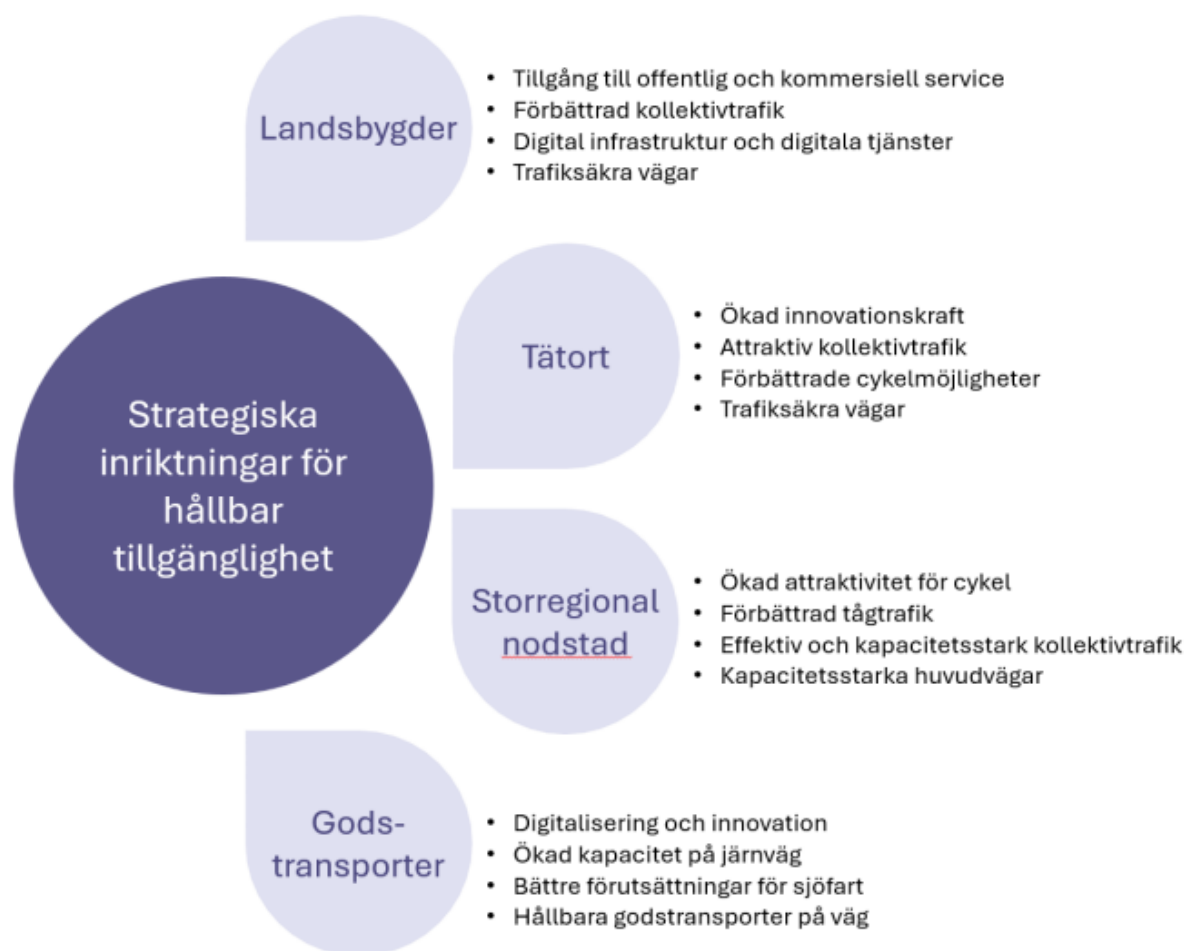
Länsplanen bidrar till samtliga målområden och är ett viktigt verktyg för att uppnå visionen. Länsplanen bidrar genom att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och ökad tillgänglighet. Genom att fördela medel inom områden som kollektivtrafik, cykel, trafiksäkerhet och förbättrade kopplingar mellan stad och land bidrar länsplanen till ett transportsystem som främjar att bo, leva och verka i hela länet.

Regional systemanalys för Västmanland

Regional systemanalys för Västmanland är ett styrdokument som tydliggör en riktning för länets utveckling av hållbar tillgänglighet. Systemanalysen tar hänsyn till länets olika förutsättningar och innefattar strategiska inriktningar för geografierna landsbygder, tätort och storregional nodstad.

Genom att peka ut strategiska inriktningar fungerar systemanalysen vägledande vid prioriteringar i kommande planeringsskeden. Den är vägledande både gällande infrastrukturåtgärder i länsplanen och i trafikförsörjningsprogrammet, likväl som satsningar inom andra områden som har bäring på tillgängligheten i länet. Vägvalen sker löpande under genomförandet av länsplanen, i takt med att förutsättningar förändras och ytterligare underlag tillkommer. På så sätt säkerställs att planens inriktning blir relevant och att prioriteringar kan justeras utifrån regionala behov och mål.

Vägval i linje med den regionala systemanalysen bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle som genom att främja aktiva och delade transporter bidrar till förbättrad folkhälsa och minskad klimatpåverkan.



Figur 1. Strategiska inriktningar för hållbar tillgänglighet, Regional systemanalys 2025.

Regionala systemanalysen pekar även ut nationell infrastruktur och policyfrågor som regionen och länets kommuner gemensamt anser har störst vikt för länets utveckling och därmed har högst prioritet.

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och behov för länets kollektivtrafik med riktning mot och bortom år 2030. Ett av målen i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka. Genom medel i länsplanen skapas förutsättningar att nå målen i Trafikförsörjningsprogrammet, såsom resecentrum, tillgänglighetsanpassade hållplatser, pendlarparkeringar och samfinansiering av åtgärder på järnväg. Trafikförsörjningsprogrammet är under revidering och ska beslutas 2026.

Beredskap

Västmanlands län har ett strategiskt geografiskt läge för militär mobilitet och logistik, både för Sveriges försvar och NATO. Transportinfrastrukturen – vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser – är avgörande för snabb förflyttning av människor och materiel. Hamnarnas funktion som omlastningspunkter ses om strategiskt viktiga.

Beredskapsperspektivet behöver vara en grundläggande faktor i planering av transportinfrastruktur. Investeringar i transportinfrastrukturen via länsplanen utgör en viktig del av den samlade förmågan att hantera kriser och höjd beredskap såväl som i fredstider. Transportsystemet måste fungera även under störda förhållanden och vara tillgängliga för samhällsviktiga transporter. Genom ett robust och redundant transportsystem bidrar länsplanen till att stärka totalförsvaret, både civilt och militärt.

Region Västmanland behöver vara redo att omfördela medel i länsplanen vid kris- och krigssituationer för att bidra till investeringar som skapar ett robust transportsystem.

Trafikverket är ansvarig myndighet för beredskapssektor *Transporter* vilket innebär ansvar för att planera och hantera kriser i alla samhällstillstånd. Trafikverket ska arbeta för samordning mellan myndigheter och andra aktörer. Samtliga transportmyndigheter, andra sektorsansvariga myndigheter, näringslivet och länsstyrelser ingår i samordningen.

Gällande samordning av det civila försvaret är myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, ansvarig myndighet. MSB är även ansvarig för beredskapssektorn *Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen*.

Det här är Västmanland

Geografi och demografi

Västmanland är en del av Stockholm–Mälarregionen och östra Mellansverige. Det är en central del av Sverige med hög tillväxt och där stora delar av landets BNP skapas. Länets närhet till Stockholms län, Södermanlands län, Örebro län, Uppsala län och Dalarnas län ger goda möjligheter att nå allt större och mer integrerade bostads-, studie-, och arbetsmarknader vilket därmed ställer krav på ett väl fungerande transportsystem.

I länets tio kommuner bor cirka 280 000 invånare. Ett till ytan litet län, ett av Sveriges minsta, kombinerat med en relativt stor befolkning, innebär att befolkningstätheten är femte högst i riket med ungefär 55 invånare per kvadratkilometer. Samtidigt finns det stora skillnader i befolkningstätheten över länet. Fram till år 2050 väntas majoriteten av kommunerna i länet minska i befolkning. Endast Västerås och Hallstahammar förväntas öka fram till 2050. Totalt förväntas befolkningsökningen i länet bli sex procent fram till år 2050.

Nio av tio västmanlänningar bor i någon av länets 44 tätorter, vilket i jämförelse med andra län i Östra Mellansverige är en stor andel. Västerås är länets storregionala nodstad och Sveriges sjätte största tätort. Runt 131 000 invånare är bosatta i Västerås tätort, vilket motsvarar nästan hälften av länets befolkning.

Persontransporter

Det sker en betydande arbetspendling både inom länet och till andra län. Arbetspendlingen har ökat under senare år, vilket bland annat kan bero på en ökad rörlighet på arbetsmarknaden, förbättrade transportförbindelser och förändringar på bostadsmarknaden. En annan faktor som påverkar pendlingsmönster är ökad möjlighet att arbeta på distans. Fler kan ta arbete på annan ort, när de inte behöver resa dagligen.

Västerås som är länets största tätort med många arbetstillfällen har en stor inpendling. Inpendlingen sker framför allt från de närliggande kommunerna Hallstahammar, Sala och Surahammar. Ett annat stort pendlingsstråk är mellan Fagersta och Norberg. Cirka 14 procent av länets sysselsatta pendlar till en annan kommun inom länet. För de kommuner som gränsar till andra län är den länsövergripande kopplingen viktig för att kunna upprätthålla vissa servicefunktioner.

Förutom inomregional pendling finns stora pendlingsstråk till angränsande län som Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län, Örebro län och Dalarnas län. Cirka 15 procent av den sysselsatta befolkningen pendlar från

Västmanlands län till ett annat län för arbete. För att möjliggöra en mer integrerad arbetsmarknad i Stockholm–Mälarenregionen krävs en utvecklad transportinfrastruktur för att möjliggöra effektivare pendling över länsgränser.

Kollektivtrafiken i Västmanlands län spelar en central roll. I Västmanland ska bekväm och tillförlitlig tågtrafik hantera de större resandevolymerna inom och utanför länet. Denna kompletteras med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter. Länets kollektivtrafik består av fem tåglinjer som trafikerar sex banor, åtta regionala busslinjer samt den inomkommunala trafiken i respektive kommun.

Trafikverket tar fram trafikprognoser som beskriver den framtida förväntade transportefterfrågan. Enligt Trafikverkets prognoser för 2045 förväntas persontransportarbetet i riket öka med knappt en procent per år vilket innebär en total ökning på cirka 28 procent för alla trafikslag. Prognoserna för riket pekar mot att personbilen fortsatt står för nästan tre fjärdedelar av det totala persontransportarbetet samtidigt som tågets andel ökar med ett par procent. Trafikverket tar även fram prognoser för persontransportarbete med personbil på länsnivå. Trafikverkets prognoser visar en trolig ökning i Västmanland med cirka 1 procent per år vilket är något lägre jämfört med den tidigare basprognosen för 2040.

Cykelinfrastrukturen är framför allt koncentrerad till länets centralorter och tätorter. Enligt Trafikverket finns det cirka 80 mil cykelväg i Västmanland, varav 9 mil på det statliga vägnätet, 66 mil inom det kommunala vägnätet och 5 mil på det enskilda vägnätet. Länets kommuner uttrycker stora behov av utvecklad cykelinfrastruktur.

Antalet omkomna i vägtrafiken i Västmanland har generellt minskat över tid, samtidigt som det har skett en ökning av svårt skadade de senaste åren. Det råder dock en viss osäkerhet kring det faktiska utfallet av svårt skadade över tid, då rutinerna kring hur inrapportering sker har förändrats.

Västerås flygplats är landets tredje största flygplats sett till flygrörelser¹ och är ett viktigt komplement till Arlanda för ökad tillgänglighet. Störst andel flygrörelser står skolflyget för, men flygplatsen erbjuder även reguljära utrikesflygningar. Västerås flygplats är idag en beredskapsflygplats med förmåga att ta emot flyg dygnet runt för att hjälpa samhället vid allvarlig kris, såsom vid naturkatastrofer som skogsbränder eller översvämningar eller organ- och sjuktransporter. Flygplatsen hanterar även sjukvårdstransporter. Västerås flygplats jobbar för att inom något år vara en helt fossilfri flygplats, med inrikesflyget fossilfritt till år 2030 samt utrikesflyget fossilfritt till år

¹ Antal landningar mellan januari och oktober under 2025, Transportstyrelsens flygplatsstatistik.

2045. Närheten och tillgängligheten till Arlanda flygplats och dess större utbud av flyg är mycket viktig för länets näringsliv och dess internationella tillgänglighet.

Godstransporter

För att få ett mer effektivt och hållbart godstransportsystem måste förutsättningarna för transporter via järnväg och sjö utvecklas. I Västmanlands län finns det flera logistiktunga verksamheter som hanterar stora volymer gods dagligen. Hamnarna i Västerås och Köping är två exempel på dessa. Hamnarna har i sin betydelse som omlastningspunkter i länet också en central roll i att avlasta väg- och järnvägsinfrastrukturen. Att säkerställa och prioritera hamnarnas långsiktiga kapacitet och robusthet är därmed av stor vikt.

Utvecklingen av sjöfarten på Mälaren pågår i och med ombyggnationen av Södertälje sluss och planeringen av en ny Hjulstabro. En ny Hjulstabro finns med som finansierat objekt i Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037. Att Hjulstabron och Södertälje sluss färdigställs är avgörande för att kunna hantera större och därmed effektivare fartyg i hamnarna.

Västmanland har nära kopplingar till några av landets viktiga transportstråk för godstransporter. Genom länet passerar bland annat Godsstråket genom Bergslagen, E18, E20, väg 56, väg 66 och väg 70. Västmanland är till stor del en transitregion för godstransporter. Transit omfattar transporter som enbart passerar genom länet med start- och målpunkt utanför länets gränser. Samtidigt sker det en betydande mängd dagliga godstransporter både inom och till- och från länet. Den sista delen i transportkedjan, även kallad "last mile", utgörs ofta av kommunal eller enskild väg. Satsningar på det kommunala och enskilda vägnätet är därmed avgörande för att gods ska nå sin slutdestination.

Vägnätet är klassificerat efter vägarnas bärighet. BK4 är den klass som tillåter tyngst fordon. Av det strategiskt viktiga vägnätet för tyngre transporter i Västmanlands län är 32 procent upplåtet för BK4. Om vägar med särskilda villkor för BK4 inkluderas är 95 procent av det strategiskt viktiga vägnätet för tyngre transporter upplåtet för BK4.

Trafikverkets prognoser för godstransporter visar på en relativt stor ökning av transportarbetet fram till 2045 för riket i sin helhet. Transportarbetet för vägtransporter visar en ökning från 51 miljarder tonkilometer² år 2019 till drygt 72 miljarder 2045, vilket innebär en ökning med cirka 1,4 procent per år. Prognosen för järnvägen visar på en ökning från 22 miljarder tonkilometer till 29 miljarder tonkilometer. Sjöfartens transportarbete förväntas att minska

² En tonkilometer innebär en förflyttning av ett ton gods en kilometer.

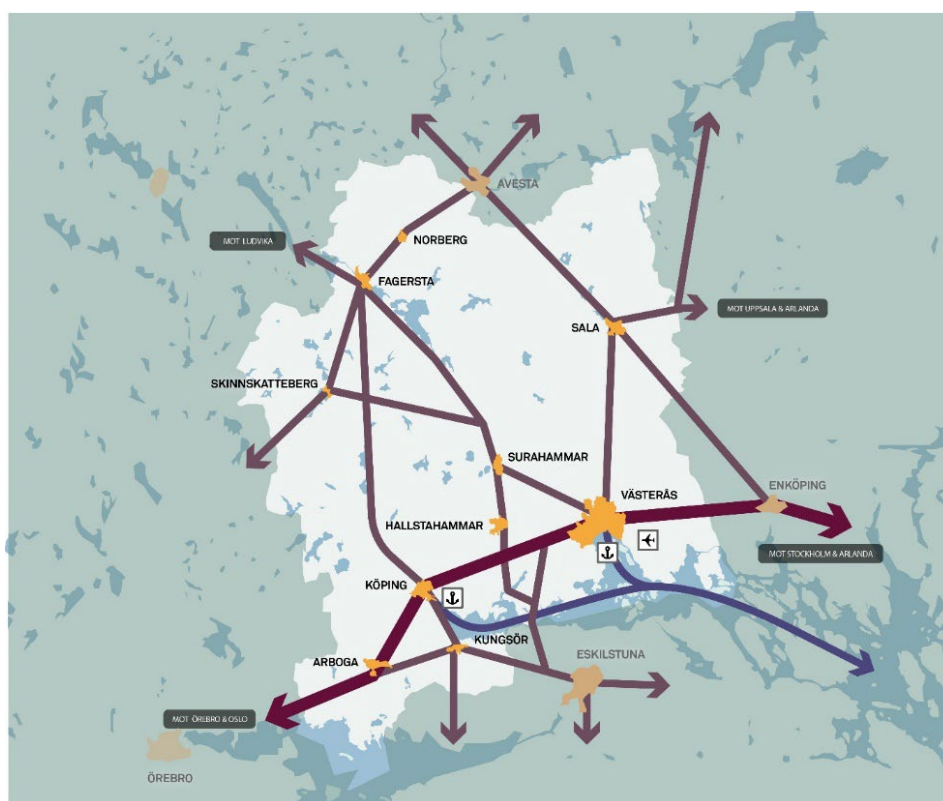
något till skillnad från de andra trafikslagen, från 32 miljarder tonkilometer till 28 miljarder 2045.

Andelen tunga fordon som är laddningsbara eller drivs av fossilfria drivmedel ökar i länet. Antalet laddningsbara tunga fordon har ökat snabbare än i tidigare prognos men antalet fordon som drivs av biogas är betydligt fler. Bedömningen är att det kommer att krävas ytterligare snabbladdare och tankstationer för vätgas och biogas i länet fram till 2030. Tillkommande behov av ladd- och tankstationer finns längs de godsintensiva stråken där också behovet av rast- och uppställningsplatser finns.

Godstransporter med flyg är generellt volymmässigt liten, men värdemässigt stor och har ett starkt beroende till persontransporter. Ur ett nationellt och storregionalt perspektiv har Arlanda en särställning och är av stor betydelse för näringslivets transporter. Västerås flygplats är ett viktigt komplement till Arlanda och ska ses som en regional resurs med stor utvecklingspotential inom logistik och fraktflyg.

Brister och behov i transportsystemet

I detta kapitel beskrivs länets transportinfrastruktur och dess brister och behov. Detta bygger på de inspel som länets kommuner bidragit med, underlag från Trafikverket samt regionens egna bedömningar och underlag.



Figur 2. Karta som visar Västmanlands viktigaste stråk. Regional systemanalys för Västmanland, 2024.

Järnvägar

Det finns flera viktiga järnvägsstråk som passerar genom länet och bidrar med såväl nationella som regionala nyttor i transportsystemet. Järnvägar är nationell infrastruktur där investeringar i första hand finansieras via den nationella planen, men regionen kan besluta om att samfinansiera nationell infrastruktur.

Mälarmbanan

Mälarmbanan är en pulsåder för Stockholm–Mälarmregionen och det viktigaste järnvägsstråket för Västmanlands län. Banan är 20 mil lång och går i väst–

östlig riktning mellan Örebro och Stockholm. Persontrafiken dominerar på Mälarbanan som är av största vikt för arbets- och studiependlingen i länet, men banan är även av betydelse för godstransporter. Mälarbanan utgör en central del av järnvägsstråket Oslo–Stockholm, som även har en viktig roll sett till militär mobilitet.

Det innebär att utvecklingen av Mälarbanan är central både ur ett internationellt och nationellt perspektiv, men framför allt för att skapa regionala nyttor genom förbättrade pendlingsmöjligheter som stärker konkurrenskraften och bidrar till tillväxt.

För ökad kapacitet och punktlighet pågår en utbyggnad till fyrspar mellan Tomtebodav och Kallhäll som ska separera pendeltåg från fjärr- och regionaltåg. Utbyggnaden genom Sundbyberg och Solna är dock kraftigt försenad och planeras vara klar tidigast 2042, vilket ger stora negativa konsekvenser för hela Stockholm–Mälarregionen.

Trafikverket planerar att genomföra vissa mindre åtgärder på Mälarbanan kommande år, såsom spår-, räls och växelbyten, signalåtgärder, utbyte av kontaktledningar, nya uppställningsspar vid Västerås Västra samt förlänga och rusta upp plattformar i Arboga. Dessa åtgärder ger dock försumbart bidrag till att lösa rådande brister. Det är viktigt att säkerställa utbyggnaden av dubbelspar för hela sträckan mellan Västerås och Örebro.

Brister och behov: Mälarbanan är i stort behov av åtgärder som ökar punktligheten och tillförlitligheten och som möjliggör en utökning av trafik. Mellan Västerås och Örebro finns enkelsparsträckorna Arboga–Hovsta och Kolbäck–Valskog som behöver byggas ut till dubbelspar samt förgreningspunkten i Hovsta som behöver avlastas med en planskildhet. Västerås C är i behov av bangårdsombyggnad och ny bro över spår i samband med byggnationen av nya resecentrum. Detta för att minska förseningar och hantera ökade trafikflöden. Det finns behov av en genare sträckning av Mälarbanan genom Köping tätort, vilket har utretts av kommunen. Mellan Västerås och Stockholm finns behov av ökad kapacitet och minskade restider för att nyttja den potential som finns för ökad tågtrafik. För järnvägsstråket Oslo–Stockholm är det nödvändigt att minska restiden för att tåget ska vara konkurrenskraftigt mot flyget och skapa regionala nyttor. Det är även viktigt att skapa förbättrad tillgänglighet till Finnsletten.

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln är en järnväg på 11 mil mellan Ludvika och Västerås som ansluter till Mälarbanan i närheten av Kolbäck. För att höja hastigheten, kapaciteten och tillförlitligheten på Bergslagspendeln har Region Västmanland avsatt medel för att samfinansiera åtgärder på sträckan som går genom Västmanland, mellan Västerås och Fagersta. Järnvägen är viktig för att stödja

både arbets- och studiependling samt godstransporter inom länet mellan Västerås och Fagersta via Hallstahammar och Surahammar och till omkringliggande län.

Brister och behov: Trafikverket behöver prioritera ett genomförande av hastighetshöjande åtgärder för att möjliggöra effektivare trafikering. Utöver det finns behov av ytterligare åtgärder för förbättrade restider såsom mötesspår i Brattheden–Ramnäs och norr om Kolbäck. Brist av trädsäkring längs banan orsakar stora kostnader och är ett akut behov. Det finns även brister på både Fagersta C och Fagersta N gällande plattformar och ställverk. Stora brister finns även på sträckan till Ludvika, i Dalarnas län.

Sala–Oxelösund (UVEN)

Järnvägsstråket Sala–Oxelösund (UVEN) är en viktig länk för både person- och godstrafik som förbinder Uppsala, Sala, Västerås, Eskilstuna, Norrköping och Linköping. Stora delar av UVEN:s sträckning går via denna nordsydliga bana. I Västmanland finns stationer i Kolbäck, Västerås, Ransta och Sala. Även stationen i Kviksund, som geografiskt ligger i Sörmland, har betydelse för Västmanland. Trimningsåtgärder planeras mellan Kolbäck och Rekarne.

Brister och behov: Både mellan Sala och Västerås samt Kolbäck och Eskilstuna finns behov av standardhöjning som ger kortare restid, ökad kapacitet och minskad störningskänslighet. I Ransta är samtidig infart högt prioriterad tillsammans med ny plattform och plankorsningen vid Kumla kyrkby behöver förbättras. Kviksundsbron är i behov av åtgärder för att eliminera hastighetsnedsättningar.

Dalabanan

Dalabanan är en järnväg mellan Mora och Uppsala och trafikeras även av tåg som fortsätter via Ostkustbanan till Stockholm. Dalabanan passerar genom Västmanland med station i Sala och trafikeras även av de direkttåg som går mellan Västerås och Uppsala. Dalabanan är viktig för att knyta ihop studie- och arbetsmarknaderna i Västmanland och Uppsala och för resandet till Dalarna. Planering av åtgärder pågår för att genomföra kurvrättningar, åtgärder i signalsystemet och byte av spår och kontaktledningar.

Brister och behov: För förbättrad kapacitet, tillförlitlighet och kortade restider finns behov av ytterligare åtgärder för att kunna höja hastigheten och förbättra restidskvoten. Det finns också behov av att åtgärda plankorsningar och tillgänglighetsanpassa stationer längs stråket. Det finns också behov av nya mötesspår på sträckan Sala–Uppsala, inkluderat att bygga bort plankorsningarna i Sala centralort.

Svealandsbanan

Svealandsbanan är en järnväg mellan Södertälje och Valskog och vidare mot Örebro. Längs banan i Västmanland finns stationer i Arboga och Kungsör. Banan är viktig för att knyta ihop arbetsmarknaderna i länets västra delar. Svealandsbanan trafikeras av både UVEN och tåg mellan Örebro och Stockholm/Uppsala.

Brister och behov: För ökad kapacitet på Svealandsbanan finns behov av trimningsåtgärder mellan Arboga och Kungsör samt dubbelspår mellan Folkesta och Rekarne.

Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen är ett av landets största godsstråk och sträcker sig mellan Storvik och Mjölby. Banan passerar områden med viktiga industrier och utgör ett huvudstråk för godstrafiken till och från Norrland. Tåg i Bergslagen trafikerar sträckan med persontrafik, med uppehåll i Skinnskatteberg, Fagersta, Karbenning och vidare norrut.

Brister och behov: Kapacitetsbrister genom Bergslagen som behöver åtgärdas för att förbättra transportflödet. I Skinnskatteberg finns en plankorsning med halvbommar som pekas ut som bristande trafiksäkerhet. Genomförd åtgärdsvalsstudie rekommenderar fortsatt utredning för möjliga åtgärder.

Sjöfart

I Västmanland finns det godsstråk både på sjö och land. Sjöfarten och specifikt Mälarfartleden skapar goda förutsättningar för hållbara godstransporter. Sjöfartsverket ansvarar för sjövägar och säkerhet till sjöss, medan Trafikverket planerar och investerar i sjöfartsinfrastruktur som en del av det nationella transportsystemet.

Mälarfartleden

Mälarfartleden spelar en viktig roll i transportsystemet i Stockholm–Mälarenregionen. Den fungerar som en central vattenväg för godstransporter och har kapacitet att hantera en stor mängd gods, långt större än idag. Om en större andel gods transporteras via sjövägen minskar belastningen på landinfrastrukturen, vilket innebär att kapacitet frigörs på väg och järnväg. En viktig effekt är även att de klimatpåverkande utsläppen blir lägre.

Brister och behov: Det är av största vikt att en ny Hjulstabro som kan hantera större fartyg (Mälarmax) snarast byggs för att nyttja Mälarsjöfartens potential. På sikt finns också utmaningar med målkonflikter mellan tågtrafik och sjöfart vid Kvicksundsbron. Isbrytning samt lots- och farledsavgifter i Mälaren utgör också utmaningar. Ytterligare finns behov av att säkerställa sjöfarten utifrån ett försvars- och beredskapsperspektiv, både avseende Mälarfartleden samt hamnarna i Västerås och Köping.

Stamvägnätet

Fyra nationella stamvägar passerar genom länet och har en central funktion i transportsystemet. För dessa ansvarar Trafikverket avseende prioritering av investeringar.

E18

E18 går mellan Årjäng och Kapellskär, via Örebro, Västerås och Stockholm. Vägen har en avgörande roll för både personresor och godstransporter i Stockholm–Mälarenregionen. I och med färdigställandet av sträckan Köping–Västjädra har samtliga sträckor genom Västmanland motorvägsstandard.

Brister och behov: Stora trafikflöden orsakar störningar i trafiken och ger framkomlighetsproblem genom Västerås under högtrafikerade tider på dygnet. Även brister för oskyddade trafikanter vid av- och påfarter i Västerås har identifierats. Åtgärder behövs för att öka kapacitet och trafiksäkerhet.

E20

E20 är en viktig länk för gods- och persontransporter mellan Göteborg och Stockholm, men även för regional och storregional trafik. Mellan Örebro och Arboga (Gräsnäs) delar E20 sträckning med E18.

Brister och behov: Det finns trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister på E20 mellan Arboga och Eskilstuna, vilket inkluderar behovet av utbyggnad till motorvägsstandard och åtgärder för brister i korsningspunkter.

Riksväg 70

Riksväg 70 förbinder Dalarna med Stockholm–Mälardalenregionen via Sala till Enköping. Trafikverket arbetar med en ny gång- och cykelväg mellan Kumla kyrkby och Sala för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Den planeras att vara klar hösten 2027.

Brister och behov: På delar av sträckan Simtuna–Kumla–Sala är både plan- och profilstandard låg med exempelvis smala vägbredder och dålig sikt. Behov finns av trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder i form av mötesfrihet och planskildheter med järnvägen. Det kommer fortsatt finnas behov av att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Riksväg 56

Riksväg 56, även känd som "Räta linjen", går från Norrköping till Gävle. I Västmanland passerar vägen Kungsör, Kvikksund, Västerås och Sala. Mellan Sala och Heby planeras ombyggnation till en mötesseparerad väg för ökad trafiksäkerhet. I samband med det projektet samfinansierar Region Västmanland en gång- och cykelväg. Sala kommun finansierar en cirkulationsplats i korsningen Fridhemsgatan/Norrby Prästgård/Riksväg 56. Mellan Kvikksund och Västjädra planeras en korsningsåtgärd för Dingtunakorset där byggstart planeras till 2027.

Brister och behov: Sträckan mellan Albergåsa, som ligger i Sörmland, och Kungsör har trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister. Vid bron i Kvikksund uppkommer framkomlighetsproblem. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister finns på flera delsträckor, bland annat vid korsningen väg 56/553. Likaså finns trafiksäkerhetsbrister vid busshållplatser längs riksväg 56.

Regionala vägar

Trafikverket har tagit fram rapporten *Bristbeskrivningar regionalt vägnät* som innefattar det funktionellt prioriterade vägnätet och inkluderar elva vägar i länet som är viktiga för regional tillgänglighet. I det arbetet bedöms vägarnas tillstånd utifrån ett antal indikatorer och visar därmed var de största bristerna finns. Det regionala vägnätet är av stor betydelse för totalförsvaret vilket innebär krav på robusthet. Åtgärder på de regionala vägarna prioriteras av Region Västmanland och finansieras av länsplanens planram.

Riksväg 66

Riksväg 66 sträcker sig mellan Västerås och Sälen. Det pågår planeringsarbete för att bygga om sträckan mellan Smedjebacken och Oti (Fagersta) för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet. Även för sträckan Fagersta–Oti pågår planering för ökad trafiksäkerhet.

I korsningarna riksväg 66/Västeråsleden och i riksväg 66/väg 668 pågår planering för att öka trafiksäkerheten. I Västerås pågår även planering av åtgärder för att åtgärda trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister mellan Bäckbymotet och Norrleden.

Brister och behov: Det finns fortsatt brister kopplat till trafiksäkerhet både på delsträckor och i korsningar. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs med riksväg 66.

Riksväg 68

Riksväg 68 passerar genom Fagersta tätort och vidare till Lindesberg i väst och Avesta i öst. Åtgärder planeras för att förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten för både motortrafik och oskyddade trafikanter i Fagersta tätort. Det kommer kvarstå brister i korsningspunkter för både motortrafik och oskyddade trafikanter då åtgärderna sker i etapper.

Brister och behov: Genomfart Fagersta har identifierats med brister både vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Brister finns både på delsträckor, i korsningspunkter samt för oskyddade trafikanter.

Länsväg 69

Väg 69 knyter ihop södra Dalarna med de norra delarna av Västmanlands län genom Fagersta, Norberg och vidare till Hedemora och Falun upp till Rättvik.

Brister och behov: Trafiksäkerhetsbrister på delsträckor och i korsningspunkter genom Norberg och Kärrgruvan, samt för oskyddade trafikanter.

Länsväg 233

Väg 233 knyter ihop Skinnskatteberg med riksväg 66 och vidare i Västmanlands län. Korsningsåtgärder i korsningen väg 233/250 "Gunnilbokorset" planeras att åtgärdas i början av planperioden.

Brister och behov: Även efter planerade åtgärder kommer det att kvarstå trafiksäkerhetsbrister på väg 233. Det finns även brister för oskyddade trafikanter.

Länsväg 250

Väg 250 sträcker sig från Kungsör till Fagersta. Det planeras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i korsningen med väg 233, vilket innebär två förskjutna trevägskorsningar. Det planeras även en utredning av trafikplats Strö i Köping för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet.

Brister och behov: Trafiksäkerhetsbrister mellan Kungsör och Köping är identifierade sedan länge. Det gäller även för oskyddade trafikanter. Inför nästa planrevidering anser Trafikverket att regionen återigen bör överväga mötesseparering på sträckan Köping–Kungsör.

Länsväg 252

Väg 252 passerar genom Strömsholm, Kolbäck och Hallstahammar och ansluter till riksväg 56 i söder och riksväg 66 i norr.

Brister och behov: Trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister på sträckan Kolbäck – korsningen väg 66 (Surahammar) samt trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter.

Övriga länsvägar

Brister och behov finns även på länets övriga statliga vägnät som till exempel väg 553, 558, 669 och 673. Till största del handlar det om behov av mindre åtgärder som ökar trafiksäkerheten, både för motortrafik och för oskyddade trafikanter.

Cykelinfrastruktur

Kommunerna i länet har spelat in ett stort antal behov av regionala cykelvägar längs statligt vägnät. Att bygga ut det regionala cykelvägnätet med kortare länkar för att binda samman målpunkter är prioriterat för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förutom cykelvägar finns det många passager som bedöms ha låg trafiksäkerhet som är viktiga att hantera.

Luftfart

Trafikverket ansvarar för planering och investeringar i flygplatsinfrastruktur som en del av det nationella transportsystemet. Transportstyrelsen reglerar

säkerhet, miljö och tillstånd medan Luftfartsverket tillhandahåller flygtrafiktjänster för civil och militär luftfart.

Västerås flygplats som fastighet ägs av Västerås stad medan Nya Västerås Flygplats AB som är verksamhetsutövare ägs av lika delar mellan Västerås stad och Region Västmanland. Detta innebär att flygplatsen klassas som icke-statlig flygplats och är en av 34 icke-statliga instrumentflygplatser i landet.

Västerås flygplats trafikeras av reguljära utrikesflygningar, hanterar sjukvårdstransporter, bidrar vid behov med inflygningshjälp för helikoptertransporter till Västerås sjukhus samt är ett viktigt komplement till andra flygplatser i Stockholm–Mälarenregionen. Vid flygplatsen finns också en omfattande utbildningsverksamhet som står för en stor andel av flygplatsens trafikering.

Västerås flygplats är ett riksintresse för luftfart, detta främst utifrån dess närhet till Arlanda. Flygplatsens kapacitet med en lång bana på 2 500 meter och en civil terminal gör det möjligt att fungera som alternativflygplats för Arlanda. Att vara riksintresse innebär att flygplatsen och tillhörande markområden ska skyddas och beaktas i samhällsplaneringen för att säkerställa dess tillgänglighet och funktion i framtiden.

Västerås flygplats är utpekad som beredskapsflygplats. Att vara beredskapsflygplats innebär att flygplatsen dygnet runt ska hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bland annat hälso- och sjukvården, till exempel ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Idag tas beslut om utpekande av beredskapsflygplatser för ett år i taget. Det finns behov av en mer långsiktig plan för utpekande av beredskapsflygplatser över en flerårsperiod, vilket ger en längre planeringshorisont och ger förutsättningar för ett mer aktivt åtagande.

Västerås flygplats planerar att öka investeringsvolymen under kommande år. Visionen är att möjliggöra för näringslivets behov av affärsflyg och transportflyg, vara en väl fungerande beredskapsflygplats och vara ett bra val för skolflyg, resenärer och flygbolag. Arbetet med att göra flygplatsen till en grön och fossilfri flygplats pågår, med målet att klassas som fossilfri för den egna verksamheten under år 2025.

Genomförande

För att effektivt utveckla transportinfrastrukturen i Västmanland är samverkan och dialog högst avgörande. Region Västmanland ansvarar för upprättandet av länsplan, med tillhörande ekonomisk fördelning, i dialog med Trafikverket med flera. Trafikverket ansvarar sedan för att planera och genomföra åtgärderna.

Från brist till åtgärd

Brister och behov i länets transportinfrastruktur identifieras av länets kommuner, Trafikverket, Region Västmanland eller andra aktörer. För att en brist eller ett behov ska bli en åtgärd behöver det utredas. Välgrundade underlag är en förutsättning för att skapa väl genomarbetade åtgärdsförslag som är planeringsmogna och bidrar till hög genomförbarhet av länsplanen.

Huvudprincipen är att en prioriterad brist ska utredas utifrån fyrstegsprincipen. Ofta genomförs detta genom en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där berörda aktörer förutsättningslöst analyserar en brist i transportsystemet och identifierar lösningar. Ansvar för genomförande och finansiering av rekommenderade åtgärder kan åligga flera aktörer. Utöver åtgärdsvalsstudier kan även andra utredningar såsom funktionsutredningar vara aktuella.

För att en utredd namngiven åtgärd ska kunna finansieras via länsplanen ska åtgärden dessutom genomgå en samlad effektbedömning som en del av beslutsunderlaget, där bland annat den samhällsekonomiska lönsamheten redovisas.

Fyrstegsprincipen

Den långsiktiga infrastrukturplaneringen ska ha ett trafikslagsövergripande angreppssätt och fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Med hjälp av fyrstegsprincipen kan valet av trafikslag och åtgärder påverkas redan på idéstadiet. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov och på så sätt bidra till samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. De åtgärdsförslag som föreslås i en utredning kan vara allt från steg 1- till steg 4-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

1. Tänk om – Handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt
2. Optimera – Innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen
3. Bygg om – Innebär begränsade ombyggnationer
4. Bygg nytt – Genomförs om bristen inte kan lösas genom något av de tidigare tre stegen. Innebär större ny- eller ombyggnationer

Planläggningsprocess

Om fysiska åtgärder ska genomföras kan en väg- eller järnvägsplan behöva tas fram, vilket hanteras i en lagstadgad planläggningsprocess. I planläggningsprocessen utreds *var* och *hur* vägen eller järnvägen ska byggas. När väg- eller järnvägsplanen vunnit laga kraft tas bygghandling fram och projektet övergår till ett byggskede. 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.

Uppföljning av länsplan

Trafikverket redovisar årligen länsplanens upparbetning. Region Västmanland har även regelbundna avstämningar med Trafikverket för att löpande ta del av framdriften av länsplanen och för att initiera nya utredningar.

Finansiering av åtgärder

Detta avsnitt beskriver de olika typerna av finansiering av investeringar som finns inom länsplan och nationell plan.

Nationell plan

Utöver de statliga medel som finns tillgängliga via länsplanen investeras det i länets infrastruktur även med statliga medel via den nationella planen. Det gäller stamvägarna (E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70), järnvägsnätet och vissa sjöfartsåtgärder. Den nationella planen omfattar både namngivna objekt som har en totalkostnad över 150 miljoner kronor och trimningsåtgärder, som har en totalkostnad under 150 miljoner kronor. Trimningsåtgärder finns inte specifikt utpekade i nationell plan, utan hanteras av respektive Trafikverksregion. Västmanland tillhör Trafikverket Mellersta Regionen.

Länsplan

Alla vägar där staten är väghållare och som inte ingår i det nationella stamvägnätet omfattas av länsplanen. Region Västmanland ansvarar för att upprätta planen och Trafikverket ansvarar för att genomföra planen. Länsplanen kan innehålla både namngivna objekt och trimningsåtgärder. Namngivna åtgärder har en totalkostnad över 75 miljoner kronor, trimningsåtgärder understiger 75 miljoner kronor.

Medfinansiering

Medfinansiering innebär att en investering utöver länsplanemedel finansieras med medel från andra aktörer, vanligtvis kommuner. Detta innefattar exempelvis regionala cykelvägar där kommunal medfinansiering är en förutsättning för att åtgärden ska genomföras. Finansieringsprincipen för regionala cykelvägar innebär att länsplanen finansierar 60 procent av totalkostnaden och att berörd kommun medfinansierar med kommunala medel resterande 40 procent. Belysning längs regionala cykelvägar medfinansieras av kommunen till 100 procent, om inte Trafikverkets utformningskrav bedömer att det krävs ur trafiksäkerhetssynpunkt. Medfinansiering kan även vara aktuellt vid andra typer av åtgärder på det regionala vägnätet. Graden av medfinansiering bedöms i sådana fall vid varje åtgärd och beror på bedömda nyttor.

Statlig medfinansiering

Kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra organ har möjlighet att söka statlig medfinansiering till bland annat regionala

kollektivtrafikanläggningar samt miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på kommunala gator och vägar. Medfinansiering får beviljas med upp till 50 procent av den totala kostnaden för åtgärden, och upp till 75 procent om särskilda skäl finns. Vanliga åtgärder att söka statlig medfinansiering för är gång- och cykelvägar på det kommunala vägnätet, belysningsåtgärder, stationer och hållplatser samt korsningspunkter. Även investeringar för utveckling av flygplatser kan beviljas. Statlig medfinansiering regleras i förordning (2009:237) och ansökan hanteras av Trafikverket. Medel för statlig medfinansiering finns avsatt i länsplanen. Vilka åtgärder som ska beviljas medel prioriteras av Region Västmanland och Trafikverket.

Samfinansiering nationell plan

Genom samfinansiering kan Region Västmanland via länsplanen delvis eller helt finansiera en åtgärd som ligger inom ansvaret för nationell plan. Detta kan göras om åtgärden bedöms ha betydande regional nytta, men inte är prioriterad av staten i den nationella planen.

Samfinansiering länsplan

Vid länsöverskridande åtgärder eller för åtgärder med länsöverskridande nyttor kan en region även samfinansiera åtgärder i en annan regions länsplan.

Ekonomisk fördelning

Planramen för länsplanen i Västmanlands län för planperioden 2026–2037 uppgår till 1 566 miljoner kronor. Prioritering och fördelning av medel utgår från liggande planering av åtgärder, regeringens direktiv, transportpolitiska mål, identifierade brister samt vägledande strategier för utveckling av tillgänglighet i Västmanlands län.

Planramens medel har fördelats på följande åtgärdsområden:

- Trafiksäkerhet
- Kollektivtrafik
- Cykel
- Statlig medfinansiering
- Enskilda vägar
- Planeringsutrymme

Länsplanens ekonomiska fördelning redovisas i tre tidsintervaller.

Länsplanens tre första år omfattar framför allt planeringsmogna åtgärder som är aktuella för byggskede under tidsintervallet. Under år 4–6 finns åtgärder som ingår i pågående planeringsprocesser samtidigt som det finns utrymme för tillkommande trimningsåtgärder. Planens sista sex år ska hantera både trimningsåtgärder och framtida namngivna åtgärder som har utretts under planperioden.

Planens ekonomiska fördelning innebär att relativt stora andelar medel avsätts för trimningsåtgärder inom åtgärdsområdena *Trafiksäkerhet*, *Kollektivtrafik* och *Cykel*. Detta skapar en flexibilitet i planen som ger goda möjligheter att åtgärda delar av transportsystemets identifierade brister och behov, som har en kostnad under 75 miljoner kronor.

Medel finns även avsatta som möjliggör ansökningar om *Statlig medfinansiering* samt investeringsbidrag för *Enskilda vägar*. Slutligen innefattar planen ett flexibelt *Planeringsutrymme*.

Åtgärdsområde	2026–2028 (år 1–3)	2029–2031 (år 4–6)	2032–2037 (år 7–12)	Totalt	Andel av planram
Trafiksäkerhet (vägätgärder)					
Riksväg 66/68 Oti-korset–Fagersta	41	49		90	
Riksväg 66 Oti–länsgräns (samfinansiering)	42			42	
Trimningsåtgärder (bundna)	105	50		155	
Trimningsåtgärder (obundna)	10	75	120	205	
Totalt				492	31%
Kollektivtrafik					
Effektivare trafikering på Bergslagspendeln (samfinansiering)	46	89		135	
Västerås Västra (samfinansiering)	19			19	
Trimningsåtgärder (bundna)	4			4	
Trimningsåtgärder (obundna)	12	50	110	172	
Totalt				330	21%
Cykel					
GC-väg Sala–Heby, riksväg 56 (samfinansiering)	56			56	
GC-väg Västerås–Tortuna, väg 692	7	36		43	
Trimningsåtgärder (bundna)	34			34	
Trimningsåtgärder (obundna)	16	75	60	151	
Totalt				284	18%
Statlig medfinansiering					
Resecentrum	70	10		80	
Medfinansiering kommunalt vägnät mm	90	90	120	300	
Totalt				380	24%
Enskilda vägar	7,5	7,5	15	30	2%
Planeringsutrymme	10	10	30	50	3%
Totalt	569,5	541,5	455	1566	100%

Tabell 2. Ekonomisk fördelning av länsplan 2026–2037 där summorna är angivna i miljoner kronor. Den totala planramen uppgår till 1566 miljoner kronor.

Trafiksäkerhet

Länsplanen avsätter 492 miljoner kronor för trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet.

Riksväg 66/68 Oti-korset–Fagersta

Åtgärden syftar till att öka trafiksäkerheten genom att mötteseparera den enda kvarvarande sträckan på riksväg 66 genom Västmanland som inte är ombyggd. Objektet omfattar även korsningsåtgärder, GCM-passager (gång-, cykel- och moped) och att se över enskilda anslutningar.

I länsplanen finns 90 miljoner kronor avsatt för denna åtgärd.

Riksväg 66 Oti–länsgräns

Region Dalarna och Region Västmanland satsar länsplanemedel för att höja trafiksäkerheten på riksväg 66. Mellan Smedjebacken i Dalarnas län fram till Oti i Västmanlands län kommer det att byggas mötteseparerad väg. Korsningen i Oti planeras att byggas om till en cirkulationsplats.

I länsplanen 2026–2037 finns 42 miljoner kronor avsatt för att samfinansiera åtgärden som genomförs via Region Dalarnas länsplan.

Trimningsåtgärder trafiksäkerhet

Kommunala inspel och Trafikverkets utredningar visar sammantaget på ett stort antal identifierade brister och behov på länets vägar gällande trafiksäkerheten. Med trimningsåtgärder kan många av dessa behov lösas. Inom åtgärdsområdet *Trafiksäkerhet* kan dessa exempelvis innefatta sidoområdesåtgärder, korsningsåtgärder, standardhöjning eller kurvrätningar. Regionen kommer i början av planperioden att göra utredningar som identifierar åtgärder med god effekt på transportsystemet.

För trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Trafiksäkerhet* finns 360 miljoner kronor avsatt i länsplanen.

Nedan anges ett urval av pågående åtgärder:

- **Korsningsåtgärd riksväg 66/Västeråsleden:** Byggnation av cirkulationsplats för ökad trafiksäkerhet. Cirkulationsplatsen är även en förutsättning för kommunal exploatering. Åtgärden medfinansieras av Surahammars kommun.
- **Korsningsåtgärd väg 250/233 (Gunnilbokorset):** Korsningen byggs om till en förskjuten trevägskorsning för att öka trafiksäkerheten i en olycksdrabbad korsning.
- **Trafiksäkerhetsåtgärder riksväg 66 Bäckbymotet–Norrleden:** Denna del av riksväg 66 är högt trafikerad. Åtgärden kommer att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan, vilket har positiva effekter för både det långväga och det lokala resandet.

- **Breddning av väg 661 i Skinnskatteberg:** Åtgärden är identifierad i genomförd ÅVS för Skinnskatteberg. Vägen kommer att breddas för att öka trafiksäkerheten.

Kollektivtrafik

Länsplanen avsätter 330 miljoner kronor för att investera i kollektivtrafiken i länet. Åtgärder inom kollektivtrafik kan även samfinansiera nationella åtgärder på järnväg. Medel avsätts också till trimningsåtgärder för att bidra till ökad tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivare resandemiljöer.

Effektivare trafikering på Bergslagspendeln

Region Västmanland skapar bättre förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och kortade restider på Bergslagspendeln som sträcker sig mellan Västerås och Ludvika. Då banan hittills inte prioriterats inom nationell plan har Region Västmanland valt att avsätta medel i länsplanen för hastighetshöjande åtgärder. Dessa åtgärder ger förutsättningar för utökad trafikering med mål om robust halvtimmetrafik. I förlängningen är målsättningen också att nå en restid på 50 minuter mellan Västerås och Fagersta. Efter genomförda åtgärder kommer det att finnas kvarstående brister som behöver utredas vidare. Det är viktigt att regioner längs med Bergslagspendeln prioriterar och genom samverkan förbättrar förutsättningarna för personresor och godstransporter på Bergslagspendeln.

Den prioriterade åtgärden i länsplanen är indelad i två etapper. Etapp 1 innebär stängning av ett antal plankorsningar och etapp 2 innebär andra hastighetshöjande åtgärder såsom rälsförhöjning och justering av baliser.

För *Effektivare trafikering på Bergslagspendeln* samfinansierar länsplanen den nationella planen med 135 miljoner kronor vilket motsvarar den totala kostnaden för åtgärderna.

Västerås Västra

Med prognoser som visar på en trafikökning på järnvägen kommer ökade krav på kapacitet för uppställning av tåg. Dagens uppställningsmöjligheter vid Västerås C är inte anpassade för de tjänster som behöver utföras på tågen. Detta samtidigt som ytan för uppställningen behövs för kommande ombyggnation av spårområdet. Tillsammans med Trafikverket och Västerås stad har Region Västmanland tecknat en avsiktsförklaring om samverkan och finansiering för att möjliggöra en flytt av uppställningsspår från Västerås C till Västerås Västra.

För åtgärder på Västerås Västra finns 19 miljoner kronor avsatt i länsplanen.

Trimningsåtgärder kollektivtrafik

Trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Kollektivtrafik* ger möjlighet att genomföra åtgärder längs statligt vägnät såsom tillgänglighetsanpassning av hållplatser, anläggande av pendlarparkeringar och andra åtgärder som skapar bättre förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafik.

Trafikförsörjningsprogrammet och dess underlag ligger till grund för att identifiera behov och brister. Även kommunernas inspel är ett viktigt underlag.

Identifierat behov för vidare utredning:

- **Kolsva–Köping, Köping–Kungsör väg 250.** En översyn och tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Sträckan trafikeras inte av tåg, vilket innebär att buss är det enda alternativet för kollektivt resande.
- **Behov av tillgänglighetsanpassning av hållplatslägen.** Kollektivtrafikförvaltningen har identifierat hållplatslägen som har behov av tillgänglighetsanpassning. Behov av hållplatsåtgärder på statligt vägnät finns i ett flertal kommuner.

Medel för kollektivtrafikåtgärder finns tillgängliga över hela planperioden för att åtgärda brister och behov i länet. En större andel ligger sent i planperioden för att möjliggöra fortsätta satsningar på Bergslagspendeln efter etapp 1 och 2.

För trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Kollektivtrafik* finns 176 miljoner kronor avsatt i länsplanen.

Cykel

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och förbättra förutsättningarna för ett ökat cyklande är utbyggnad av cykelinfrastruktur en viktig strategi för länet. Den regionala systemanalysen pekar ut strategiska inriktningar för att förbättra cykelmöjligheterna i samtliga geografier. Cykelåtgärder är tillsammans med kollektivtrafikåtgärder ett viktigt verktyg för hela-resan-perspektivet. Cykelsatsningar bidrar både till ökad trafiksäkerhet, ett transporteffektivt samhälle och ökad folkhälsa.

Länsplanen avsätter totalt 284 miljoner kronor för att investera i cykelåtgärder.

GC-väg Sala–Heby, riksväg 56

I den nationella planen för transportinfrastruktur finns *Väg 56, Sala–Heby, mötesfri väg* med som ett namngivet objekt. Vägen kommer att byggas om till mötesseparerad väg. För att oskyddade trafikanter ska kunna röra sig längs vägen och på ett trafiksäkert sätt ta sig till och från hållplatser så har Region Västmanland, Sala kommun och Region Uppsala beslutat att samfinansiera en gång- och cykelväg längs riksväg 56 mellan Sala och Heby.

Via länsplanen samfinansierar Region Västmanland åtgärden med 56 miljoner kronor.

GC-väg Västerås–Tortuna, väg 692

Idag finns gång- och cykelväg mellan Västerås och Anundshög längs väg 692, men mellan Anundshög och Tortuna sker cykling i blandtrafik. Vägen har en smal vägren som skapar en otrygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter. För att öka trafiksäkerheten pågår planering av en 7 kilometer lång gång- och cykelväg. Då gång- och cykelvägen passerar ett vattendrag och en järnväg ingår två broar i denna åtgärd. Åtgärden medfinansieras av Västerås stad. I samband med åtgärden kommer hållplatserna att tillgänglighetsanpassas.

Totalkostnad för gång- och cykelvägen är drygt 70 miljoner kronor, varav 43 miljoner kronor är avsatt i länsplanen.

Trimningsåtgärder cykel

Trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Cykel* fokuserar på att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom cykelvägar och säkra GCM-passager. Trafikverkets utredningar och kommunernas inspel visar på stora behov av att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Region Västmanlands mål med trimningsåtgärderna är att bygga cykelinfrastruktur där potentialen för ökat cyklande är hög.

Av identifierade behov inom cykel är flertalet sträckor under fem kilometer, vilket gör att dessa kan åtgärdas inom ramen för trimningsåtgärder.

För trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Cykel* finns 185 miljoner kronor avsatt i länsplanen.

För flera åtgärder pågår planering och nedan redovisas ett urval:

- **GCM-paket Skinnskatteberg:** Åtgärden syftar till att förbättra passager och öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i Skinnskatteberg.
- **Skinnskatteberg GC-väg:** Utifrån genomförd åtgärdsvalsstudie för Skinnskatteberg identifierades saknande länkar mellan plankorsningar och befintlig gång- och cykelväg. De saknade länkarna är cirka 500 meter.
- **Gång- och cykelväg Kumlavägen–Kumla Kyrkby väg 723:** Trafikverket arbetar med planering av en gång- och cykelväg mellan Sala och Kumla kyrkby längs riksväg 70. För att knyta ihop den nya gång- och cykelvägen med samhället Kumla Kyrkby pågår planering för en kompletterande sträcka på cirka en kilometer.
- **Gång- och cykelväg Ekbacken/Enhagen till Tidö–Lindö:** Gång- och cykelvägen är uppdelad i två etapper. Vägplanen för etapp 1 Ekbacken/Enhagen till Eriksbo har vunnit laga kraft och planerad byggstart är 2026. För etapp 2 Eriksbo till Tidö–Lindö pågår arbetet med vägplan och planerad byggstart är 2026/2027. Totalt kommer cykelvägen att bli 4,5 kilometer lång.

Statlig medfinansiering

Länsplanen har möjlighet att avsätta medel till medfinansiering för åtgärder på framför allt det kommunala vägnätet. Trafikverket ansvarar för processen och prioritering av åtgärder görs av Region Västmanland tillsammans med Trafikverket. Totalt finns det 380 miljoner kronor avsatt till statlig medfinansiering.

Av dessa 380 miljoner kronor är 80 miljoner kronor avsatt för statlig medfinansiering av resecentrum, varav 60 miljoner kronor för busstorget vid Västerås resecentrum och 20 miljoner kronor för resecentrum i Hallstahammar.

Statlig medfinansiering är ett uppskattat åtgärdsområde av länets kommuner och bidrar till stora nyttor i den kommunala infrastrukturen. Många kommuner har en väl inarbetad process både för de årliga ansökningarna och för genomförandet vilket ger ett bra utfall för dessa medel. I länsplanen finns 300 miljoner kronor avsatt för nya ansökningar av statlig medfinansiering under planperioden.

Enskilda vägar

Majoriteten av Sveriges vägnät är enskilt. Investeringar i det enskilda vägnätet stärker transportsystemets funktion, särskilt i landsbygden. Det enskilda vägnätet är även viktig för den sista delen av godstransportkedjan, så kallad "last mile".

För enskilda vägar ansvarar de som nyttjar vägen, ofta en organisation eller samfällighetsförening. Länsplanen har möjlighet att avsätta medel för ett investeringsbidrag till enskilda vägar. Bidraget kan beviljas till investeringsåtgärder såsom nybyggnation eller ombyggnation. Det är Trafikverket som ansvarar för uppsatta kriterier, bedömning av ansökningar och utbetalning av medel. Prioritering av åtgärder sker i dialog mellan Trafikverket och Region Västmanland.

För planperioden avsätts 2,5 miljoner kronor årligen till investeringar i det enskilda vägnätet, vilket totalt blir 30 miljoner kronor för planperioden 2026–2037.

Planeringsutrymme

Planeringsutrymmet avser att skapa en flexibilitet i länsplanen när det sker förändringar i planeringen. Utrymmet kan bland annat användas som buffert för att täcka kostnadsfördyringar i pågående projekt, till nya åtgärder som inte ryms inom åtgärdsområdet eller till nya samfinansieringsåtgärder som har identifierats under planperioden.

I länsplanen avsätts 50 miljoner kronor för ett planeringsutrymme.

Utredningar

Det samlade underlaget till länsplanen visar att det finns ett stort antal kvarstående brister och behov i länet. Dessa brister och behov behöver konkretiseras och utredas innan medel kan användas från länsplanen till att genomföra åtgärder. Utredningar finansieras numera inte av länsplanen, utan av Trafikverkets förvaltningsanslag.

Utredningar kan omfatta både åtgärdsvalsstudier och utredningar såsom funktionsutredningar eller fördjupade utredningar.

Nedan är ett urval av utredningar som Region Västmanland ser behov av på det statliga regionala vägnätet:

- Utredning av GCM-passager i Västmanlands län
- Utredning av regionala cykelvägar
- Utredning av korsningar i Västmanlands län
- Utredning av Trafikplats strö väg 250/E18 i Köping
- Utredning av järnvägs korsning i Skinnskatteberg
- Utredning av väg 553 och 558

Länsplanens effekter på de transportpolitiska målen

Åtgärderna i länsplanen bedöms bidra till att uppfylla uppsatta mål både på nationell och regional nivå. Åtgärderna i länsplanen ger störst effekt på lång sikt vilket gör att det är viktigt att regionen står fast vid en inriktning som går mot en långsiktig utveckling av transportsystemet. I samband med transportsystemets utveckling kan det förekomma målkonflikter, en viss åtgärd kan bidra positivt till ett mål medan det motverkar ett annat. Därtill kan framkomligheten mellan trafikslag stå i konflikt med varandra. Vid risk för målkonflikter är ett medvetet förhållningssätt nödvändigt. Genom länsplanens investeringar kommer länet bidra till de transportpolitiska målen, både hänsynsmålet och funktionsmålet.

Länsplanens bidrag till funktionsmålet handlar om att tillgängligheten för länets invånare ökar i takt med att transportinfrastrukturens utformning kan bidra till ett mer effektivt resande för alla. Detta genom att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken som möjliggör en ökad tillförlitlighet och trafiksäkrare hållplatslägen. Ett hela-resan-perspektiv tas i beaktning där det måste vara enkelt att nyttja flera olika färdmedel under resan. Satsningar på framkomliga vägar med god kvalitet i länet möjliggör ett effektivt resande. Investeringar på bland annat riksväg 66 bidrar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för invånare och gods.

Länsplanen ger även effekt på hänsynsmålet avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Genom att medel avsätts för utvecklad cykelinfrastruktur bidrar länsplanen sammantaget till en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, minskade koldioxidutsläpp och ökad hälsa. Åtgärder bidrar till ett mer trafiksäkert transportsystem genom att mötteseparera vägar. Samtidigt kan den typen av åtgärd leda till ökade hastigheter, vilket i sin tur kan öka bullernivåer och utsläpp av luftföroreningar. De negativa effekterna beror på åtgärdens utformning. Länsplanen omfattar även åtgärder som ökar trafiksäkerheten i korsningar och säkrar passager för oskyddade trafikanter. Genom åtgärder som skapar förutsättningar för ett ökat användande av aktiva färdmedel kan länsplanen bidra till förbättrad folkhälsa samt minskade utsläpp. Med dessa åtgärder bidrar också länsplanen till att uppnå det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen nås.

Miljökonsekvensbeskrivning - i korthet

Nedan sammanfattas miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) till den strategiska miljöbedömningen av Västmanlands länsplan för perioden 2026–2037. Bedömningen är ett lagstadgat krav enligt miljöbedömningsförordningen och syftar till att säkerställa att planen beaktar miljöeffekter på ett systematiskt och transparent sätt för att främja hållbar utveckling.

Två alternativ analyseras: ett planförslag för perioden 2026–2037 samt ett nollalternativ baserat på nu gällande länsplan för 2022–2033. En jämförande miljöbedömning har genomförts utifrån dessa alternativ.

Miljöbedömningen fokuserar på fyra strategiskt valda områden: *Klimatpåverkan, Landskap, Hälsa och livskvalitet* samt *Hushållning med naturresurser*. Bedömningen grundas på styrande mål såsom Agenda 2030, transportpolitiska mål, nationella miljö kvalitetsmål och Trafikverkets metodik för strategisk miljöbedömning.

Planförslaget bedöms bidra till små positiva konsekvenser för klimatpåverkan. Åtgärder för cykel och kollektivtrafik har särskilt god effekt. Samtidigt uppstår viss negativ klimatpåverkan från infrastrukturbyggen. Skillnaden mellan alternativen är marginell, men planförslaget bedöms som något mer positivt genom större samlad satsning på hållbara trafikslag.

Planförslaget bedöms inte bidra till några betydande konsekvenser för landskap. Större ingrepp undviks, och åtgärder genomförs främst inom befintliga stråk. Eventuell påverkan på landskap, natur- och kulturmiljö hanteras i senare skeden av planeringsprocessen.

Planförslaget bedöms ge måttliga positiva konsekvenser för hälsa och livskvalitet, särskilt genom förbättrad trafiksäkerhet och ökade möjligheter till aktivt resande. Åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik stärker tillgänglighet och trygghet, särskilt för barn och oskyddade trafikanter.

Planförslaget bedöms bidra med små positiva konsekvenser för hushållning med naturresurser. Framför allt ses positiv påverkan på riksintresse för kommunikationer. De flesta åtgärder sker inom befintliga vägområden, vilket begränsar intrång.

Planförslaget bedöms i stor utsträckning bidra positivt till måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen samtidigt som planalternativets satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik är viktiga för att förbättra måluppfyllelsen mot Sveriges klimatmål.

Referenser

Bristbeskrivningar regionalt vägnät Mellersta regionen, Västmanlands län.
Trafikverket (2024)

Förvärvsarbetande pendlare 16–74 år över kommungräns efter bostadskommun. Statistiska centralbyrån (2025)

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037.
Trafikverket (2024)

Nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken 2024, Region Västmanland (2025)

Olycksstatistik vägtrafik, Transportstyrelsen (2025)

Planeringsinriktning - säkra uppställningsplatser längs större vägar.
Trafikverket (2022)

Prognoser för godstransporter 2045. Trafikverket (2024)

Prognoser för persontransporter 2045. Trafikverket (2024)

Prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Regeringen (2024)

Regional plan för infrastruktur för elfordon och fossilfria bränslen (utkast).
Länsstyrelsen i Västmanland (2025)

Regional systemanalys för Västmanland. Region Västmanland (2025)

Regional utvecklingsstrategi för Västmanlands län, Region Västmanland (2025)

Riksintresseprecisering för Stockholm–Västerås flygplats. Trafikverket (2023)

Stockholm–Mälardalsregionens godstransporter, ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp. Mälardalsrådet (2024)

Systemanalys för Stockholm–Mälardalsregionen, Stockholm–Mälardalsregionen bygger Sverige starkare. Mälardalsrådet (2024)

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen (2025)

Västmanlands Regionala trafikförsörjningsprogram. Region Västmanland (2021)

Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar. Trafikverket (2015)

Samhällsekonomiskt beslutsunderlag. Mellersta regionen. Trafikverket (2024)