



Länsplan för
regional transportinfrastruktur
i Västmanlands län
2018-2029

Planen antagen av Regionfullmäktige den 2017XXXX
Planen

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	11
1.1	Bakgrund och syfte.....	11
2.1	Planeringsförutsättningar.....	11
1.3	Hur förslaget till länstransportplan har tagits fram.....	13
1.4	Mål, strategier och funktioner.....	16
1.5.	Europeiska mål och planer	16
1.5.1.	EU:s vitbok – förslag till gemenskapsåtgärder inom transportpolitiken.....	17
1.6	Nationella mål och strategier	18
1.7	Miljömål och klimatpolitik.....	19
1.8	Storregionala mål, strategier och prioriterade funktioner.....	20
1.8.	Regionala mål, strategier och funktioner	21
2	Västmanland.....	23
2.1.	Arbetspendling och kompetensförsörjning.....	24
2.2	Tillgänglighet – kollektivtrafikens betydelse	26
2.2.....	Näringsliv	27
2.3	Godstransporter	28
2.4	Funktionella noder	31
2.4.2	Västerås Resecentrum.....	31
2.4.3.	Västerås centrala bangård	31
2.4.4.	Västerås västra bangård.....	32
3.	Funktionella stråk	35
3.1.	Prognoser för transporter 2040	35
3.1.1.	Ökade godstransporter	35
2.	De funktionella stråken i Västmanland	38
5	Olika perspektiv på Västmanlands förutsättningar för hållbar tillväxt.....	47
5.1	Länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys.....	48
Bostadsbrist i länet som helhet	48
5.2.	Länets kommuner.....	49
5.2.1	Arboga kommun	49
5.2.2	Fagersta	50
.....	52
5.2.3	Hallstahammars kommun	52
5.2.4	Kungsörs kommun.....	53
5.2.5	Köpings kommun.....	55
5.2.6	Norbergs kommun.....	58
5.2.7	Sala kommun	60
5.2.8	Skinnskattebergs kommun	62

5.2.9	Surahammar	62
5.2.10	Västerås stad	64
5.2	Handelskammaren Mälardalen	71
5.4	Besöksnäringen	74
7.	Åtgärdsplan	79
7.1	Åtgärdsområden.....	79
7.2	Koppling mellan åtgärdsområde och satsningsområde	81
7.3	Ekonomisk plan 2018-2029	82
8	Samband mellan nationell plan och omgivande läns regionala planer	85
9	Planens genomförande och arbetsätt	86
9.1	Underlag för verksamhetsplaneringen	86
10	Förteckning av bilagor	86

Förord

Denise Norström
Regionsstyrelsens ordförande

Sammanfattning

Region Västmanland har fått regeringens uppdrag¹ att för Västmanlands län ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2018-2029. Tilldelad preliminär ram för planperioden är 827 miljoner. Den regionala transportinfrastrukturplanen¹ utgör tillsammans med den nationella transportinfrastrukturplanen, den ekonomiska planeringen för den statliga infrastrukturen i länet.

Regional tillväxt, där en integrerad bostads- och arbetsmarknad ger livskraft

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. Med goda kommunikationer ges individen förutsättningar att utifrån egna preferenser välja ett kvalitativt boende i hela länet.

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 transportslagsövergripande infrastruktur, inklusive bredband. 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.

Inriktning

Vid framtagandet av planen var utgångspunkten att inom det givna ramverket, skapa ett transportsystem som är tillgängligt för alla på lika villkor och som bidrar till en hållbar regional tillväxt. En viktig förutsättningskapande del i detta arbete har varit projektet *jämställd regional utveckling*, som finansieras av Tillväxtverket. Projektet har bidragit till ökad kunskap verktyg för att i kommande processer i val av åtgärder, skapa förutsättningar för att ta hänsyn och belysa olika aspekter av tillgänglighet och hur olika gruppers behov kan beaktas i vår planering av infrastruktur och kollektivtrafik. Detta ska prägla planens processer och åtgärder under hela planperioden och bli en naturlig del i arbetet.

Funktionalitet och identifierade brister i infrastrukturens system utifrån nationella-, storregionala- och regionala mål har gett planen dess inriktning:

- Utveckling av infrastrukturen för kollektivtrafik
- Utveckling av gång- och cykelinfrastrukturen
- Utveckling av det transportslagsövergripande transportsystemet
- Förbättrad funktion och ökad trafiksäkerhet

Inriktningen ger förutsättningar för att kunna bidra till ett ökat hållbart resande, effektiva godstransporter, minskade utsläpp, social hållbarhet och en förbättrad folkhälsa. Genomgående för planens genomförande är system- och stråktänk med hela-resan-perspektiv för att uppnå bästa möjliga effekter.

¹ Nationell transportinfrastrukturplan tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen.

Planförslag

Den ekonomiska ramen för Västmanlands infrastrukturplan är 827 mkr (2017 års prisnivå) för hela planperioden 2018-2029. I tidigare länstransportplaner har det en separata åtgärdskategori funnits för delfinansiering av åtgärder på kommunal infrastruktur *statlig medfinansiering*. Denna separering tas bort med motiveringen att infrastruktur ska behandlas som ett system där funktionen för invånare och näringsliv är central. Åtgärder ska genomföras där bäst effekter kan uppnås för respektive kategori oavsett om det är statlig- eller kommunal infrastruktur. För investeringar inom den kommunala infrastrukturen sker detta enligt förordningen 2009:237. Men bedömningen är att den statliga medfinansieringen blir ca 50 procent inom utpekade kategorier.

Den enda särskiljningen som görs för statlig medfinansiering är för enskilda vägar som helt utgörs av statlig medfinansiering med upp till 50 procent av åtgärdens kostnad. Den procentuella fördelningen av ramen visas i tabell 1.

Namnsatta åtgärder och brister >25mkr	30%
Samfinansieringar med övriga län och nationell plan	12%
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	2%
Kollektivtrafik <25mkr	12%
Gång- och cykelåtgärder <25mkr	17%
Trafiksäkerhet och effektivisering <25mkr	15%
Enskilda vägar	1%
Utfall tidigare år	11%

Tabell 1: procentuell fördelning av planbeloppet för perioden 2018-2029.

Namnsatta åtgärder och brister

Planens största åtgärd är ett mötesspår vid Ramnäs-Brattheden på järnvägssträckan Bergslagspendeln. Åtgärden återfinns tidigt i planperioden och tar 50 procent av tillgängliga medel för namnsatta åtgärder i anspråk. Åtgärden har en samfinansiering om 24 mkr av de kommuner som ligger längs med sträckan i både Västmanland och Dalarna. Satsningen på mötesspåret Ramnäs-Brattheden innebär en stor kollektivtrafiksatsning tidigt i planperioden vilket har en stor inverkan på trafikeringsupplägg och fordonsutnyttjande. Satsningen skapar förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och ökad tillgänglighet till en större arbetsmarknad för kommunerna i Dalarna och Västmanland längs med sträckan.

Övriga namnsatta brister som syftar till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet, utreds i början av planperioden. Valet av vilka åtgärder som ska påbörjas inom planperioden avgörs innan 2022 och beslutet grundas på åtgärdernas effekt och bidrag till den regionala tillväxten.

Samfinansiering med övriga län och nationell plan

Utöver de namnsatta åtgärderna finns samfinansieringar med angränsande läns regionala planer och den nationella planen, förutsatt att dessa åtgärder genomförs.

Väg 66 i Dalarna fram till Västmanlands länsgräns ska byggas om till mötesfri väg under planperioden. I enlighet med helhets- och stråktänk finansierar Västmanland den bit som finns i Västmanland och då åtgärdas även den olycksdrabbade korsningen i Oti, där väg 66 kommer in i Fagersta.

Väg 56 Sala-Heby planeras att bli mötesseparerad under planperioden. Vägen kommer i sitt nya utförande innebära barriäreffekter och försämrade förutsättningar att transportera sig med cykel. Då Region Västmanland inte delar Trafikverkets uppfattning i behovsutredningen pekar länet ut denna sträcka för delfinansiering.

Åtgärdsvalsstudier och utredningar

Under hela planperioden avsätts medel kontinuerligt till åtgärdsval och utredningar inom planens alla åtgärdsområden. Detta är en förutsättning för att väl genomarbetade planeringsunderlag med lösningar i enlighet med fyrstegsprincipen finns framme i god tid.

Kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder och trafiksäkerhet och effektivisering

För åtgärder under 25 mkr är fokus på den hållbara resan med gång, cykel och kollektivtrafik. Det innefattar både satsningar i infrastrukturen samt påverkansåtgärder som syftar till att förändra människors användning av transportsystemet.

Trafiksäkerhet och effektivisering motsvarar ungefär 40 procent av pengarna för trimningsåtgärder. Inom denna ram finansieras trafikslagsövergripande lösningar samt trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder för såväl näringslivs- som persontransporter.

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 50 procent. Trafikverket hanterar och prioriterar dessa medel i dialog med Region Västmanland. För planperioden avsätts 15 mkr till medfinansieringar av investeringar i det enskilda vägnätet.

Måluppfyllelse nationella målen

Den samlade bedömningen är att planen bidrar positivt till måluppfyllelsen av de nationella målen. Med planens upplägg av satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder görs bedömningen att planens genomförande ger goda effekter på både hänsyns- och funktionsmål. Kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder ökar jämställdheten i transportsystemet med tillgänglighet och säkerhet samt ger positiv inverkan på miljö och hälsa.

En förbättrad infrastruktur för kollektivtrafik på väg och järnväg ökar möjligheterna till pendling inom länet samt mellan länet och omgivande regioner. Genom rätt utformad infrastruktur och tillgänglighet till stödsystem för reseinformation ökar transportsystemets användbarhet även för personer med funktionsnedsättning.

Satsningen på gång- och cykelåtgärder ökar möjligheten att använda cykel för korta resor, men ger även en förutsättning att på ett enkelt och säkert sätt kunna ta sig till hållplatser och resecentra för att kunna ta del av kollektivtrafiken. Den bidrar också till att öka barns möjligheter att på ett säkert sätt använda transportsystemet för att ta sig till sina målpunkter.

Trafiksäkerhet och effektivisering hanterar bland annat säkerhetsrisker i korsningar och vid avfarter som ett led i arbetet med nollvisionen.

Utbyggnad av Södertälje sluss och muddringen i farleden vilket samfinansierades av

planen 2014-2025 med 100mkr färdigställs under planperioden. Inom denna ram finns även möjligheter till förutsättningsskapande åtgärder för ett hållbart trafikslagsövergripande transportsystem. Ett tydligt exempel är begränsande faktorer inom landinfrastrukturen som försvårar tillgängligheten till länets hamnar. Hamnarna bidrar till att näringslivets transporter förbättras, den internationella konkurrenskraften stärks samt att tillgängligheten inom och mellan regioner, samt mellan Sverige och andra länder förbättras. Planen fullföljer därmed påbörjad satsning för ett transportslagsövergripande infrastrukturensystem och ger förutsättningar för att underlätta näringslivets specifika behov av framkomlighet enligt fyrstegsprincipens andra och tredje steg.

För den regionala transportinfrastrukturplanen har en samlad konsekvensbedömning gjorts av konsultföretaget Trivector. I denna bedömning har brister i länet studerats inom ramen för respektive åtgärdsområde med avseende på miljökonsekvenser enligt miljöbalken, samt jämlikhet och jämställdhet.

Konsekvensbedömningen visar att kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder, samt namnsatta åtgärder på spår, generellt bidrar positivt till jämlikhet, jämställdhet, och miljö- och klimatmålen.

Åtgärder som påverkar i negativ riktning avseende miljö, jämlikhet och jämställdhet är de namnsatta bristerna på väg. Detta beroende på att åtgärderna framförallt bidrar till restidvinster för biltrafiken som i större utsträckning används av fler män än kvinnor.

Socioekonomiskt utsatta områden är förfördelade i de åtgärder som har studerats. Ytterligare studier behöver genomföras för att avgöra om de förfördelade områdena redan har god infrastruktur för kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur. Oavsett vilket är det viktigt, för att öka jämlikheten och det sociala kapitalet, att investeringar görs i dessa områden. I genomförandet av planen ska identifierade områden i Västmanland studeras för att se vilka insatser som behövs.

Läsanvisning

Den regionala infrastrukturplanen är indelad i tre delar:

- Bakgrund
- Västmanlands förutsättningar för en hållbar tillväxt
- Åtgärdsplan och dess genomförande

Bakgrunden omfattar kapitlen 1-2

1. *Inledningen* beskriver uppdraget kring upprättande av länstransportplanen för åren 2018-2029 samt planeringsförutsättningarna som angetts i direktivet från regeringen och hur förslaget har arbetats fram.
2. *Mål, strategier och funktioner* beskriver de övergripande målen, funktionerna och strategierna som ligger till grund för planförslaget på så väl Europeisk, nationell, storregional och länsnivå.

Västmanlands förutsättningar för en hållbar tillväxt omfattar kapitel 3-5

3. *Västmanlands läge* beskriver Västmanlands förutsättningar med avseende på länets geografiska läge, befolkningsutveckling, arbetsmarknad, pendling, kollektivtrafik samt godstransporter.
4. *Funktionella stråk* beskriver länets prioriterade stråk med avseende på funktion, brister och behov.
5. *Olika perspektiv på Västmanlands förutsättningar för hållbar tillväxt* beskriver länets kommuner sina framtidsplaner för tillväxt och de högst prioriterade åtgärderna inom infrastrukturen. Handelskammaren beskriver näringslivets förutsättningar i länet och de högst prioriterade funktionerna är för fortsatt tillväxt.

Åtgärdsplan och dess genomförande omfattar kapitel 6-9

6. *Inriktning och prioritering* beskriver planens inriktning och prioritering.
7. *Åtgärdsplan* beskriver planförslaget
8. *Samband mellan nationella planen och omgivande läns regionala planer.* Planförslaget i relation till övriga planer (skrivs under hösten 2017)
9. *Planens genomförande och arbetsätt* beskriver hur planförslaget ska genomföras.
10. *Förteckning av bilagor* Samlad konsekvensbedömning av planen utförd av konsultbolaget Trivector.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Region Västmanland har på uppdrag² av regeringen upprättat en länsplan för regional transportinfrastruktur, som fortsatt kallas för *länstransportplan*, för åren 2018-2029 som en del av det regionala utvecklingsansvaret för Västmanlands län. Trafikverket har på motsvarande sätt uppdrag att upprätta en nationell transportinfrastrukturplan, som fortsatt kallas för *nationell transportplan*. Dessutom har Trafikverket ansvar för att verkställa besluten i både den regionala- och nationella transportinfrastrukturplanen.

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

2.1 Planeringsförutsättningar

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

- De transportpolitiska målen och de transportpolitiska principerna.
- Fyrstegsprincipen
- Ett trafikslagsövergripande synsätt

Regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop 216/17:21) och beslut med anledning av propositionen (bet. 2016/17:TU4,rskr 2016/17:101). I denna tydliggjordes:

- Kraven på att transportsystemet planeras med beaktande av övrig samhällsplanering för att få en fungerande bostadsmarknad i hela landet samt att skapa förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv som är beroende av fungerande transporter.
- Transportsektorns utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska kunna nå sina miljö- och klimatmål.
- Sex samhällsutmaningar:
 - Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
 - Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
 - Förbättra förutsättningarna för näringslivet
 - Förstärka sysselsättningen i hela landet
 - Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
 - Ett inkluderande samhälle

² Direktiv rskr 2106/17:101 gavs av regeringen 2017-03-23

1.2.1 Länstransportplanens innehåll

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

De ekonomiska utgångspunkterna vid upprättandet av länstransportplanen är befintliga ramar 2014-2025, (enligt beslutad länstransportplan för samma period) samt de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2018-2029.

Länstransportplanerna ska vara trafikslagsövergripande och innehållet styrs av förordning (1997:263) om länstransportplaner för regional transportinfrastruktur.

1.2.2 Storregionalt samarbete

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

Samverkan har successivt fördjupats och omfattar numera samtliga länsplaneupprättare och regionala kollektivtrafikmyndigheter i de ingående länen; Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötlands och Gotland (östra Mellansverige). 2012 påbörjades en process för att ta fram en ny systemanalys som beslutades under 2016 då den också överlämnades till Trafikverket inför den kommande planperioden 2018-2029. (mål och strategier för storregionalt samarbete kap 2.3)

1.2.3 Fyrstegsprincipen

I direktivet för åtgärdsplaneringen anges att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Fyrstegsprincipen innebär ett förhållningssätt för att hitta den bästa åtgärden eller åtgärdsmix för att lösa en brist eller ett problem i transportsystemet. Tänkbara åtgärder för att hantera en brist analyseras i fyra steg enligt bild 1.2.1.

Fyrstegsprincipen

1. Tänk om

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

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

2. Optimera

Åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen

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

3. Bygg om

Åtgärder som innebär begränsade ombyggnadsåtgärder

t ex ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg

4. Bygg nytt

Åtgärder som innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

T ex byggande av väg i ny korridor

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

1.2.4 Planeringssystemet

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

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

1.3 Hur förslaget till länstransportplan har tagits fram

Infrastrukturen är en grundläggande förutsättning för tillväxt i länets alla delar.

Länsinvånarnas 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, funktionshinder eller ålder.

I framtagandet av länstransportplanen har jämställdhets- och jämlikhetskonsekvensbedömningar gjorts av dess åtgärder för att belysa konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv. Syftet är att få verktyg för att främja social hållbarhet i genomförandet av länstransportplanen. Utgångspunkt för konsekvensbedömningen är det transportpolitiska funktionsmålet: *”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”, samt de nationella jämställdhetspolitiska målen.

Jämställdhets- och jämlikhetsbedömningen har genomförts med stöd av projektet ”Jämställd regional tillväxt 2016-2018”, vilket syftar till att utveckla arbetet med jämställdhet och jämlikhet i arbetet med regional tillväxt i Västmanland.

För att få en förståelse för förutsättningarna och behov av funktionalitet i länet har olika aktiviteter genomförts under våren 2016 som ligger till grund för länstransportplanen. Aktiviteterna har genomförts utifrån näringsliv, tjänstepersoner inom offentlig sektor och politiker.

Kontakten med näringslivet har främst skett i samarbete med Handelskammaren i Mälardalen och genom infrastruktur- och logistikarenan, ILA, som etablerades under 2016. Arenan har varit en del av inhämtandet av näringslivets behov av funktionalitet i infrastruktursystemet. Genom arenan har förståelsen för näringslivets behov och förutsättningar ökat, där framförallt tidsaspekterna för näringslivets behov ofta krockar med infrastrukturens planeringshorisont. Näringslivets behov är här och nu och kan vara avgörande för en fortsatt tillväxt och överlevnad.

För tjänstepersoner inom offentlig sektor genomfördes tre workshops som har behandlat förutsättningar för:

- Jämställdhet i transportsystemet
- Barns delaktighet och samråd i planeringsprocessen
- Klimatets påverkan och samhällets förutsättningar
- Grön infrastruktur
- Viktiga funktioner för Västmanlands utveckling.

Politiker i region Västmanland och kommunpolitiker har under arbetes gång fått löpande information. En workshop har genomförts där inbjudan gick ut brett till både regionala och kommunala politiker.

För att tydliggöra länets situation både till planerat bostadsbyggande, sysselsättning och de högst prioriterade infrastrukturåtgärderna har kommunerna i länet bjudits in att göra sin egen kortfattade beskrivning i länstransportplanen.

Mer länsövergripande beskriver Länsstyrelsen läget för bostadsmarknaden i den bostadsmarknasanalys som årligen tas fram. Handelskammaren beskriver näringslivets perspektiv och regionens turismfunktion har beskrivit förutsättningarna för turismnäringen. En fortsatt utveckling av dessa beskrivningar kommer att ske kontinuerligt för att resultera i en levande strukturbild för länet som kommer tillgängliggöras på Region Västmanlands hemsida vart efter den arbetas fram tillsammans med kartunderlag.

Utifrån funktionalitetsdiskussionerna i respektive gruppering kan det konstateras att det finns en stor samsyn i länet. Allt mynnar ut i att kunna skapa förutsättningar för hållbara person- och godstransporter, sysselsättning, kompetensförsörjning och bostäder. Den gemensamma nämnaren för allt detta är behovet av tillgänglighet i olika former.

Avslutningsvis presenterades resultatet av den ekonomiska fördelningen av planen och den tillhörande konsekvensbedömningen på ett dialogmöte i juni för både tjänstepersoner och politiker. På detta sätt kunde en bredare dialog föras kring vilka konsekvenser som länstransportplanen gav samt möjlighet till att ställa frågor innan den skickades ut på remiss.

Den stora skillnaden från tidigare års planer är att det är en mindre del som är uppbundet i större åtgärder. Fokus blir denna gång på mindre åtgärder som beslutas efter hand, vilket innebär en helt annan genomförande process med större delaktighet från länets aktörer.

Den regionala transportinfrastrukturplanen skickades ut på remiss samtidigt som den regionala gång- och cykelstrategin. Planens inriktning på det hållbara resandet kopplades på det sättet samman de prioriteringsgrunder som kommer vara avgörande för dess realisering.

Under remisstiden har det gemensamma arbetet med en genomförandeplan för planens första år startat tillsammans med länets kommuner.

Avsnitt fylls på vart efter processen fortlöper. Slutgiltig text blir då planen är fastställd.

1.4 Mål, strategier och funktioner

Europeiska, nationella, storregionala och regionala mål är några av flera underlag som ligger till grund för den länstransportplanens inriktning och prioritering. I detta kapitel redovisas de mål, strategier och behov av funktionalitet som påverkar Västmanlands länstransportplan.

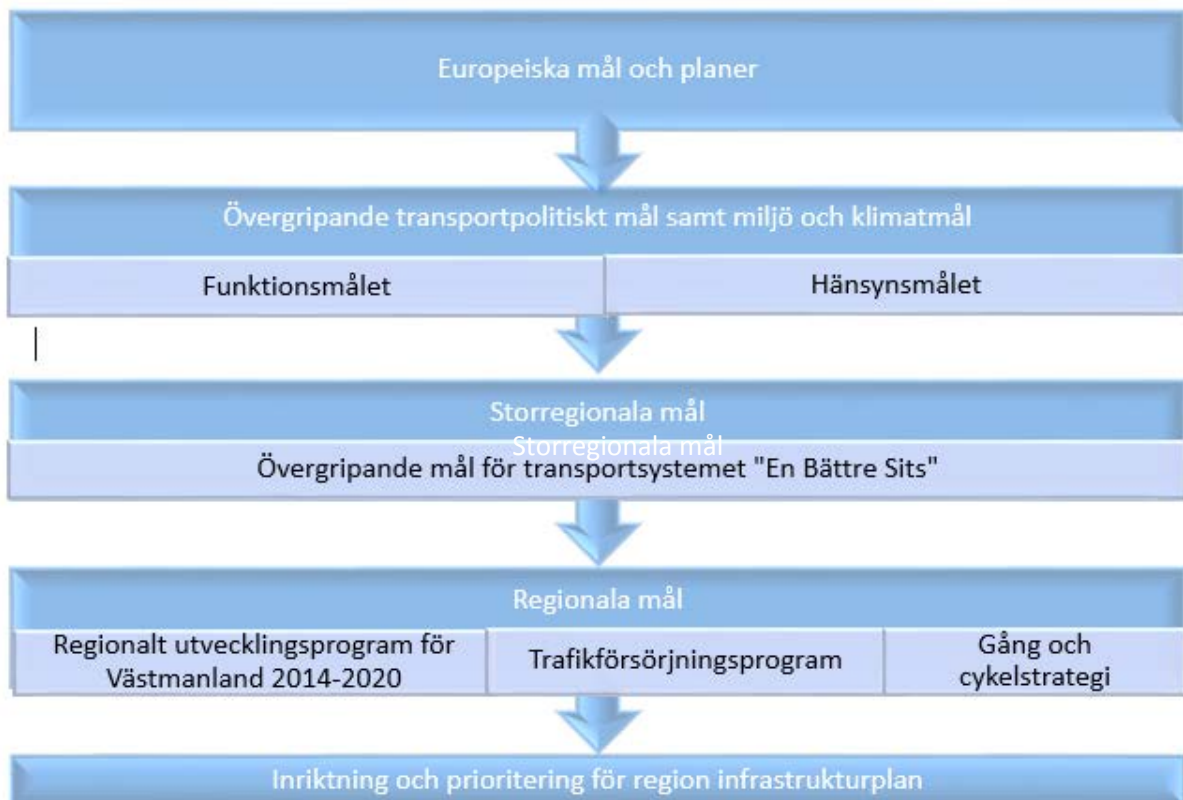


Bild 1.4.1. Översikt över mål och strategier som ligger till grund för länstransportplanen.

1.5. Europeiska mål och planer

Det finns flera olika europeiska mål och initiativ som behöver beaktas i planeringen av transportinfrastrukturen.

Klimatmål

EU:s övergripande klimatmål är att hindra den globala uppvärmningen från att öka. EU menar att de globala utsläppen av växthusgaser måste 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 ikraft med målen att hålla den globala uppvärmningen under 2 grader, men helst under 1,5 grader i jämförelse med tiden innan industrialiseringen startade.

EU:s långsiktiga mål för 2030:

- Utsläppen av växthusgaserna ska minska med 40 procent jämfört med 1990 års nivå. Målet är bindande på EU-nivå.
- Andelen förnybar energi ska vara minst 27 procent. Målet är bindande på EU-nivå.
- Energieffektivitet ska öka med minst 27 procent. Målet är vägledande och ska ses över senast 2020, med ambitionen att nå ett mål på 30 procent på EU-nivå.

1.5.1. EU:s vitbok – förslag till gemenskapsåtgärder inom transportpolitiken

Vitboken om den gemensamma transportpolitiken – *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.*³ Vitboken konstaterar att transportsystemet inte är hållbart och att utvecklingen inte kan fortsätta på samma sätt. Åtta centrala områden ger inriktningen:

Ett gemensamt transportområde

- Modern infrastruktur och integrerad planering
- Nya resmönster och beteenden
- Godstransporter
- Nya fordon och bränslen
- Smart prissättning och finansiering
- Kvalitet, säkerhet och tillgänglighet
- Forskning och utveckling

Begreppet vitbok inom EU menas ett dokument som innehåller kommissionens förslag till gemenskapsåtgärder inom ett visst politikområde. Vitboken brukar jämföras med en svensk proposition. En vitbok får genomslag genom att den omsätts i förordningar och direktiv från EU eller i beslut som fattas av kommissionen med stöd av befintliga regelverk inom transportpolitiken.

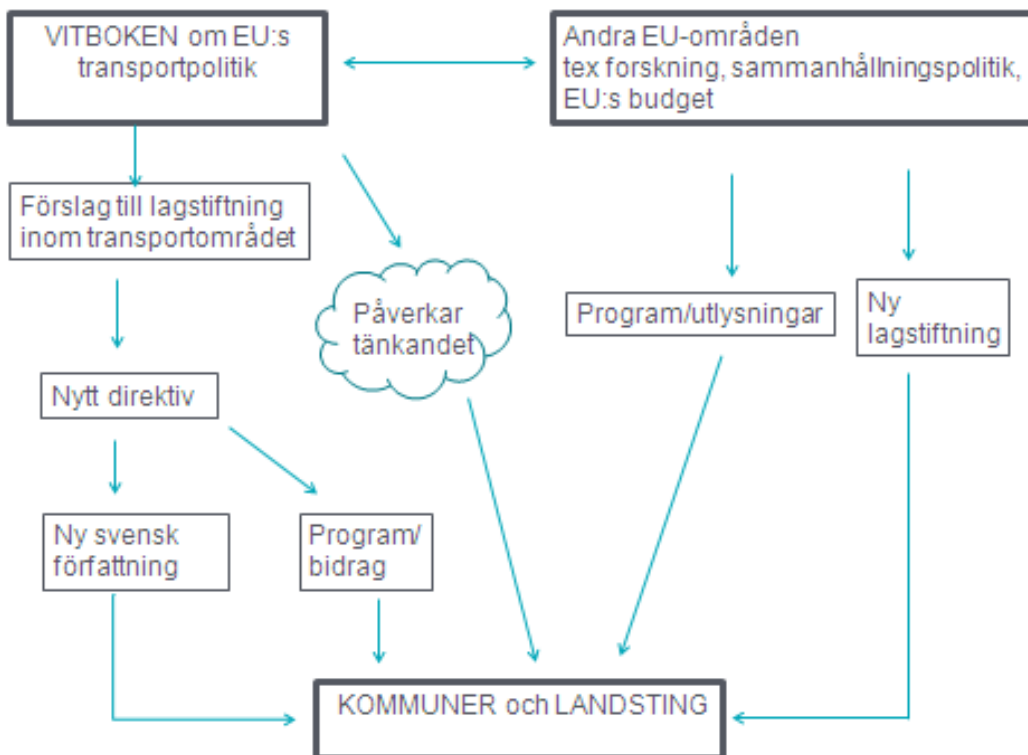


Bild 1.5.1 Vitboken har även en indirekt påverkan genom att den uppfattas som EU:s politik inom området, även om den inte är formellt styrande.

³ EU:s vitbok för transportpolitik – Konsekvenser och möjligheter för kommuner, landsting och regioner.

1.6 Nationella mål och strategier

De transportpolitiska målen inklusive miljökvalitetsmålen och klimatmål är utgångspunkter för utvecklingen av transportsystemet. Det övergripande transportpolitiska målet är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Det övergripande målet är indelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

- Funktionsmålet beskriver tillgängligheten till transportsystemet.
- Hänsynsmålet beskriver transportsystemet utifrån säkerhets-, miljö- respektive hälsoaspekter.

De viktigaste prioriteringarna för funktionsmålet och hänsynsmålet är utpekade via målpreciseringar, vilket kan sägas vara strategier för att uppnå respektive mål.

Övergripande transportpolitiskt mål	
<i>Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.</i>	
<p>Funktionsmål Tillgänglighet</p> <p><i>Transportsystemets utformning, funktion och tillämpning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.</i></p> <p><i>Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.</i></p>	<p>Hänsynsmål Säkerhet, miljö och hälsa</p> <p><i>Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.</i></p>
Precisering av funktionsmålet	Precisering av hänsynsmålet
<p>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</p> <p>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.</p> <p>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.</p> <p>Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p> <p>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.</p> <p>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.</p> <p>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</p>	<p>Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.</p> <p>Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.</p> <p>Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.</p> <p>Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet "Begränsad miljöpåverkan" nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.</p> <p>Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.</p>

Bild 1.6.1 Det övergripande transportpolitiska målet och dess preciseringar.

1.7 Miljömål och klimatpolitik

Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, vilket ska beaktas i länstransportplanerna.

För miljöpolitiken utgör generationsmålet inriktningen och ska vara vägledande på alla nivåer i samhället. Generationsmålet innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska nås inom en generation efter att systemet infördes år 1999. I regeringens proposition 2000/01:130 "Svenska miljömål - delmål och åtgärdsstrategier" preciserades att generationsmålet ska vara uppfyllt år 2020. Generationsmålet är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.⁴ *"Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser."*



Bild 1.7.1. Jorden

Källa: Pixabay

⁴ Källa för Internationella och nationella klimatmål: Naturvårdsverket.

1.8 Storregionala mål, strategier och prioriterade funktioner

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

De övergripande storregionala målen framgår av bild 1.7.1. Målen fokuserar främst på tillgänglighet och har preciserats inom områdena internationell konkurrenskraft, hållbarhet, regional utveckling och effektivitet.



Bild 1.7.1 Övergripande mål för transportsystemet inom ramen för ”En Bättre Sits”.

Källa: En Bättre sits

De prioriterade funktionerna innebär:

- Tillgänglighet mellan nodstäder i de storregionala stråken in mot Stockholm.
- Internationell tillgänglighet via Arlanda.
- Tillgänglighet i regionala tvärförbindelser.
- Tillgänglighet och sammankoppling av den storregionala kollektivtrafiken, med spårtrafik som grund.
- Effektiv godshantering och varuförsörjning med ökad andel gods på järnväg och sjöfart.
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter.

Utpekade strategier är:

- Beteendeförändring
 - Bygg transportsnålt och kollektivtrafknära
 - Se till hela resan
 - Premiera kollektivtrafiken
 - Konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter.
- Återställ funktionalitet – eliminera eftersläpande underhåll på 12 år, i storstadsnära spårssystem inom 6 år.
- Förbättra prestanda - utökade trimningsåtgärder och effektivare användning av infrastrukturen.
- Öka kapaciteten – framförallt i spårssystem för person- och godstrafik.

1.8. Regionala mål, strategier och funktioner

De regionala målen utgörs av målen inom ramen för det regionala utvecklingsprogrammet för Västmanlands län 2014-2020, trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik i Västmanlands län samt den regionala gång- och cykelstrategi för Västmanlands län som beslutas under hösten 2017.

1.8.1 Regionalt utvecklingsprogram

Det regionala utvecklingsprogrammet (RUP) arbetades fram 2006/2007 och beslutades av Länsstyrelsen hösten 2007. Efter halva planperioden skedde en revidering och uppdatering vilket resulterade i RUP 2014-2020. Länets RUP innehåller mål, strategier och handlingsinriktningar för sex olika insatsområden varav *Effektiva kommunikationer* utgör ett. Det övergripande målet, strategierna och handlingsinriktningarna för *Effektiva kommunikationer* framgår av bild 1.8.1.

Mål

Västmanland har effektiva kommunikationer som ger långsiktigt hållbar tillväxt i hela länet

Strategier och handlingsinriktningar

Stöd och utveckla flerkärnighet i Östra Mellansverige	Skapa ett integrerat godstransport-system	Skapa ett säkert och tillgängligt vägtransportssystem	Utnyttja de möjligheter som digitaliseringen ger
↓	↓	↓	↓
Utveckla och integrera kollektivtrafiksystemet i Östra Mellansverige.	Satsa på Mälarsjöfarten.	Utveckla det nationella vägnätet i länet.	Skapa IT som är lätt och säker att använda.
Inför en enhetlig taxa och ett gemensamt biljettsystem i Stockholm-Mälarenregionen.	Bygg ut kapacitet för kommande gruvdrift i Bergslagen.	Satsa på åtgärder för en säker vägtrafik.	Utveckla tjänster som skapar nytta.
Förläng det nya dubbelspåret genom Stockholm så att pendeltåg och regionaltåg separeras och bygg ut till dubbelspår på övriga delar av Mälarenbanan.	Ta tillvara Västmanlands strategiska läge.	Satsa på gång- och cykeltrafiken.	Utveckla IT:s roll för samhällsutvecklingen.
Förbättra järnvägarnas kapacitet.		Förstärk drift och underhåll på länets allmänna vägnät.	Bygg ut en god, heltäckande bredbandsinfrastruktur.
Förbättra underhållet av järnvägen.		Minska vägtrafikens miljöpåverkan.	

Bild 1.8.1 Mål strategier och handlingsinriktningar för en långsiktigt hållbar tillväxt i hela länet. Källa: RUP 2014-2020.

1.8.2 Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik i Västmanlands län togs fram och beslutades av Kollektivtrafikmyndigheten under 2012 och en revidering genomfördes 2015. I programmet anges fem övergripande mål för kollektivtrafiken i Västmanland där utgångspunkten är resenärens perspektiv:

- Tillgänglighet för regional utveckling
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Långsiktigt hållbart resande
- Säker resa
- Enkel och attraktiv resa

1.8.3 Regional gång- och cykelstrategi

Den regionala gång- och cykelstrategin för Västmanlands län kommer att beslutas av regionstyrelsen hösten 2017. Syftet med strategin är att främja det hållbara resandet med ett helhetstänk för länet. 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, så väl invånare som besökare. Strategin har tre identifierade områden för prioritering som ska bidra till ett ökat hållbart resande:

- Hela-resan-perspektiv
- Arbetspendling
- Barns säkra skolvägar

Till den regionala gång- och cykelstrategin ska en handlingsplan arbetas fram gemensamt med länets aktörer. Ett gemensamt ansvar och mål är en förutsättning för att uppnå så goda effekter som möjligt.

1.8.4 Identifierade viktiga funktioner för Västmanland

Genom det storregionala samarbetet i En Bättre Sits finns storregionala prioriterade funktioner (se kapitel 2.3), vilka är inriktade på kopplingarna från de ingående länens nodstäder. Dessa funktioner återfinns företrädesvis inom den nationella transportplanens ansvarsområde. Kopplingar mellan länets egna noder och kopplingen till det storregionala systemet behöver beaktas av länstransportplanen. Med hjälp av genomförda workshoppar har viktiga funktioner för Västmanland identifierats, dock inte beslutats eller prioriterats, för en långsiktigt hållbar tillväxt i hela länet.

Återställning och upprätthållande av funktionalitet i systemet

Infrastrukturens robusthet och tillförlitlighet där tänkt funktionalitet kan upprätthållas. Att eliminera det eftersläpande underhållet är en prioritet och att fortsätta med ett kontinuerligt förebyggande underhåll.

Skapa möjligheter för regional tillväxt och förutsättningar för hållbara transporter

- Förutsättningar för effektiv, transportslagsövergripande godshantering
 - Tillgänglighet för transportslagsövergripande godstransporter – med överflyttning av långväga transporter till järnväg och sjöfart.
 - Tillgängliga stråk för godstransporter – med hög bärighetsklassning längs hela sträckan med tillåtande profilutformning.

- Tillgänglighet till Stockholm och Arlanda från hela länet – möjligheter till arbets- och studiependling, kompetensförsörjning och en internationell marknad.
- Tillgänglighet till angränsande län och nodstäder från hela länet
- Tillgänglighet mellan Stockholm-Oslo på under tre timmar på en sträckning via Västmanland. Trafikering som ger alla kommuner längs med sträckan möjlighet att ta del av den förbättrade tillgängligheten.
- Tillgänglig kollektivtrafik:
 - mellan tätorter i och utanför länet
 - hela trafikdygnet med god turtäthet
 - hållplatslägen och bytespunkter i hela länet med pendlarparkeringar och säkra cykelparkeringar
- En sammanhållen cykelinfrastruktur inom och mellan länets tätorter.

2 Västmanland

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

Stockholms läns landsting, Mälardalsrådet, Region Västmanland och regionerna i Uppsala, Gävleborg, Örebro, Östergötland och regionförbundet Sörmland under 2017 publicerat en analys med framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra mellansverige⁵.

Enligt rapporten förutspås befolkningen i östra Mellansverige till 2050 öka med dygt 1,5 miljoner invånare mellan år 2015 och år 2050. Stockholms län fortsätter enligt framskrivningarna att ha en starkare utveckling än de övriga länen i östra Mellansverige. Befolkningen ökar dock även i övriga län. Detta ställer stora krav på transportsystemet och på tillgången till bostäder, inte bara i Stockholms län, utan i alla län i östra Mellansverige. Med en utbyggd och väl fungerande regional kollektivtrafik såväl inom Västmanlands län som till Stockholm, norr och söder om Mälaren, knyts länets invånare närmare Stockholms arbetsmarknad. Om pendlingsförutsättningarna stärks kan Västmanlands län och övriga omkringliggande län bli en del av lösningen på utmaningarna på bostadsmarkanden. Västmanlands befolkningsutveckling skulle också bli starkare.

För att Västmanlands län ska utvecklas krävs det att fler bostäder byggs i länet. En väl fungerande infrastruktur är en del av förutsättningarna för bostadsbyggande i hela länet. Kostnaderna för att uppföra nya bostäder i förhållande till kostnaderna på den befintliga bostadsmarknaden avgör hur attraktivt det är för privat exploatering. Tillgängligheten till infrastruktur kan spela en avgörande roll för att stärka förutsättningarna för bostadsbyggande. Pendlingsförutsättningar kan vara en avgörande faktor för att välja att stanna kvar på orten och arbetspendla, samt för näringslivets attraktionskraft vid nyrekrytering.

⁵ Rapport 2012:2 "Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i Östra Mellansverige" amskrivningar till år 2050" Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Stockholms läns landsting

2.1. Arbetspendling och kompetensförsörjning

Arbetspendling förkommer i hela Västmanland med målpunkter i länet så väl som utanför länsgränsen. Den största pendlingen sker till och från Västerås med betydande pendlingsflöden till Stockholm. Män pendlar i högre utsträckning än kvinnor, vilket gäller både inom länet och till omgivande län.

Arbetspendlingen i länet har ökat i betydande grad under perioden 1990-2014. Särskilt stor ökning har skett i relationerna mellan Västerås och Stockholm och mellan Västerås och Eskilstuna.

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

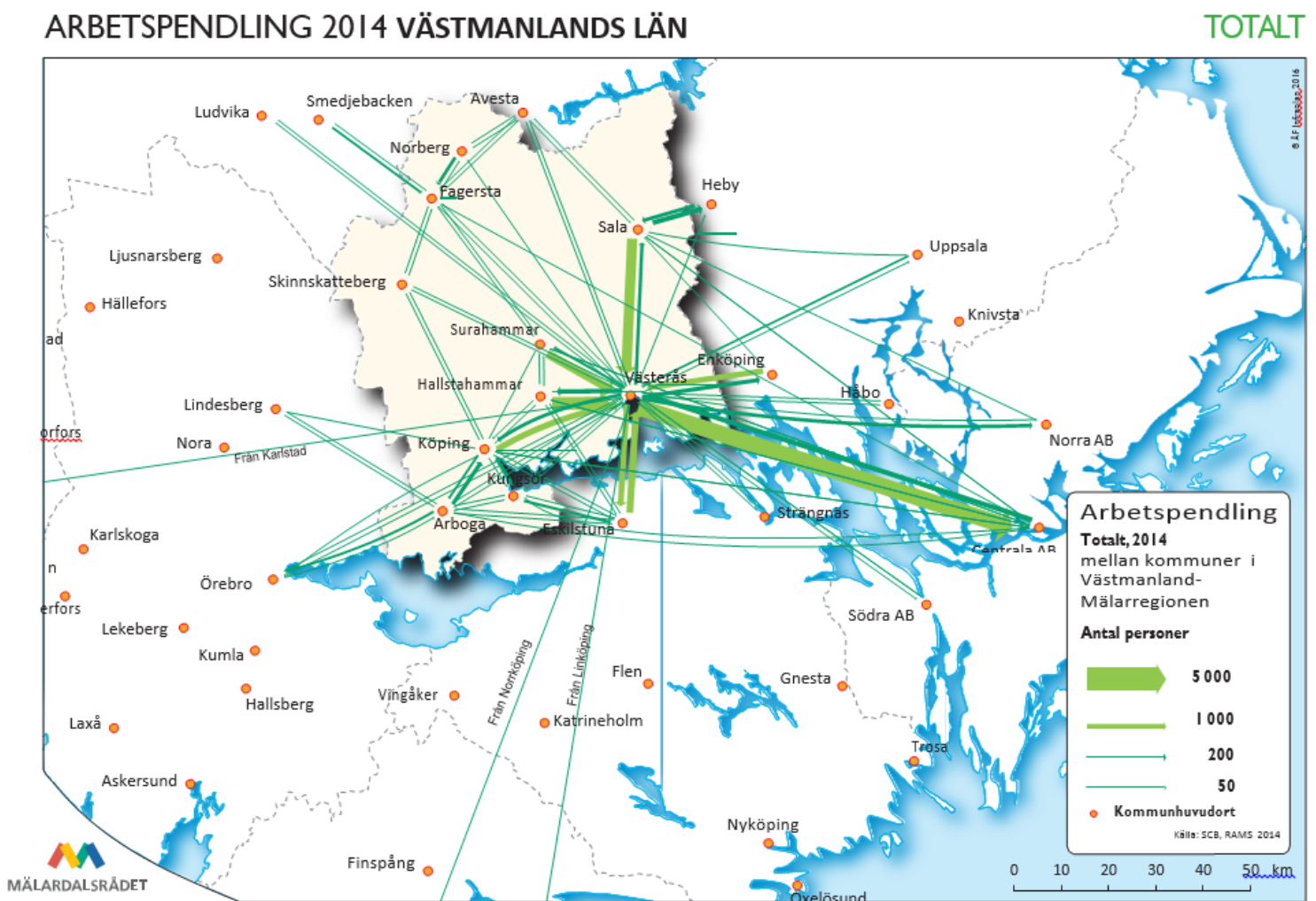


Bild 2.1.1 Arbetspendling i Västmanlandlands län 2014.

Källa: En Bättre Sits

ARBETSPENDLING 2014 VÄSTMANLANDS LÄN

MÄN

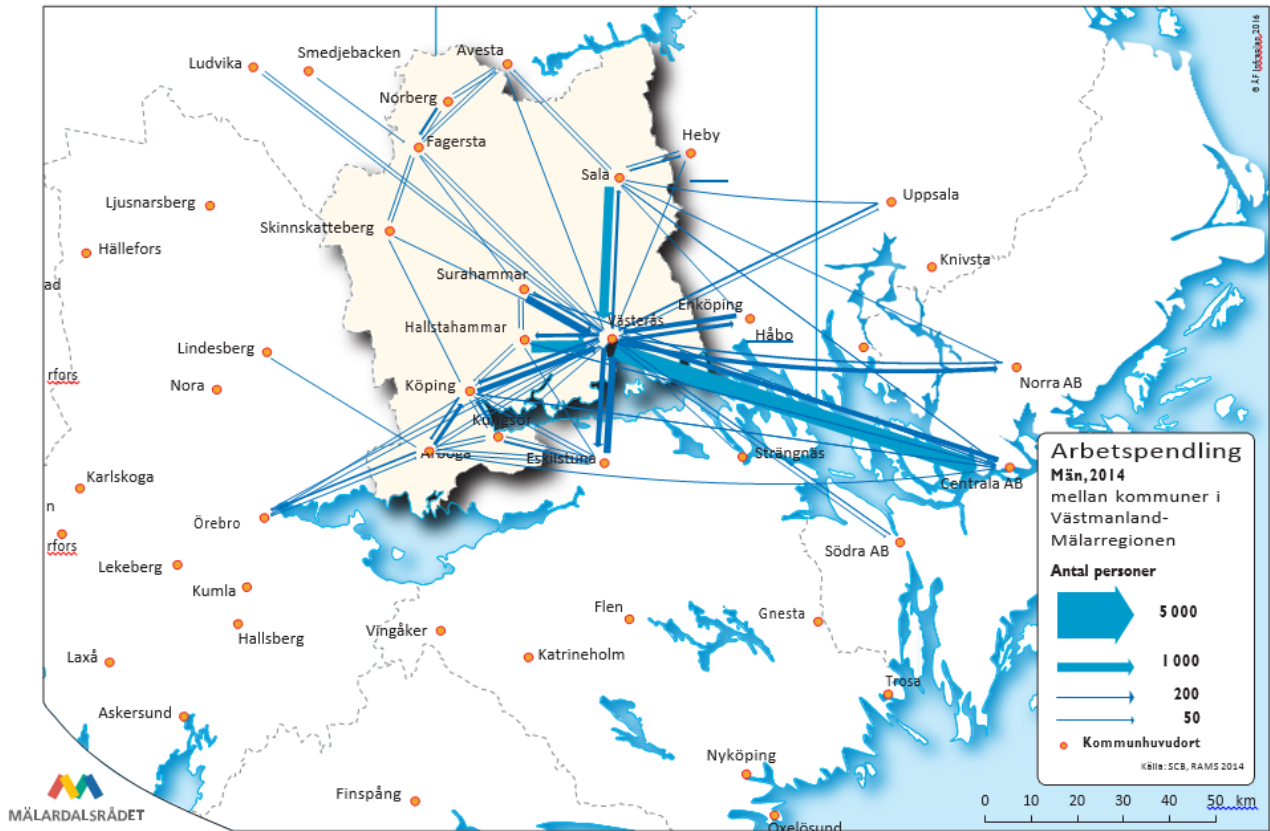


Bild: 2.1.2 Mäns arbetspendling 2014. Källa: En Bättre Sits

ARBETSPENDLING 2014 VÄSTMANLANDS LÄN

KVINNOR

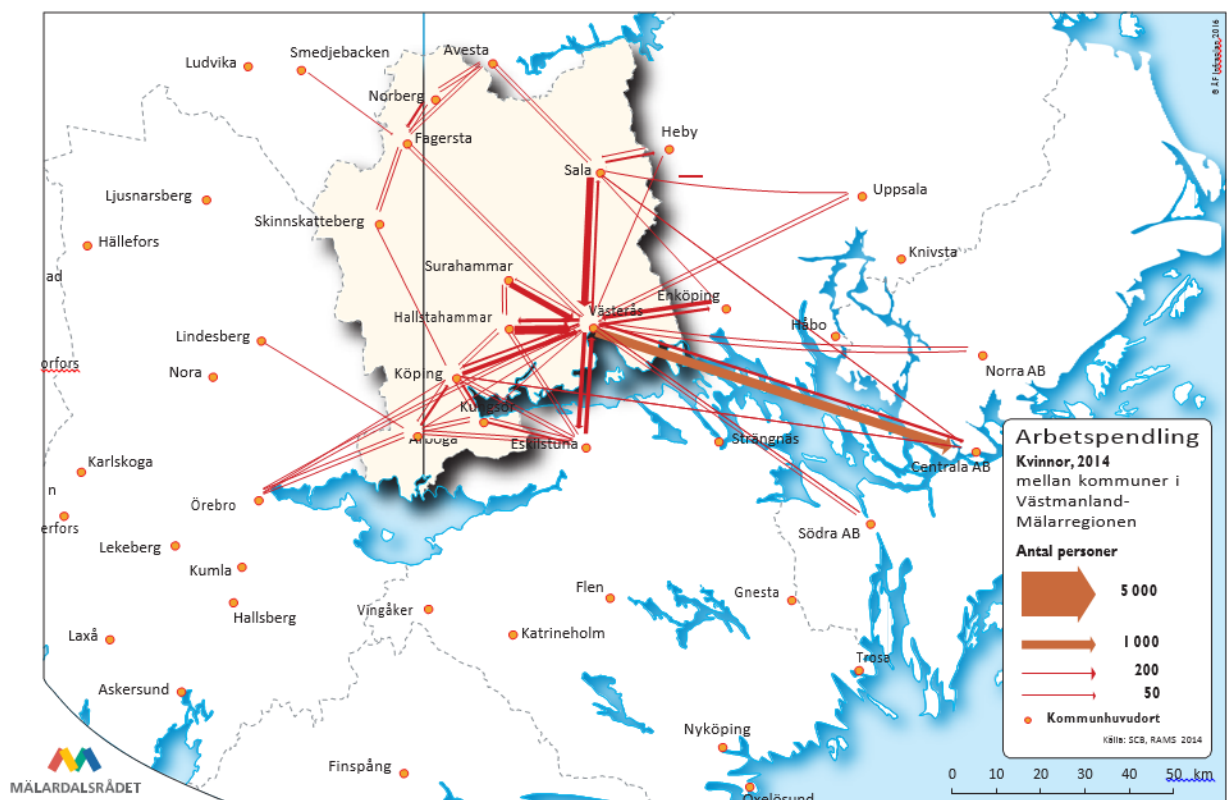


Bild 2.2.3 Kvinnors pendling 2014. Källa: En Bättre Sits

2.2 Tillgänglighet – kollektivtrafikens betydelse

Kollektivtrafiken har en särskild uppgift att skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstoring och för ökande arbets- studie- och övrigt vardagsresande. Dessutom har kollektivtrafiken stor betydelse för att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling och minskad klimatpåverkan.

En väl utbyggd infrastruktur möjliggör ett ökat utbud av kollektivtrafik. Väl utbyggd infrastruktur för kollektivtrafik och fungerande trafiksystem, som binder samman olika trafikslag skapar regionförstoring och långsiktigt hållbart resande. En stor del av kollektivtrafikens attraktivitet hänger samman med omgivande infrastruktur och service i anslutning till resan, såsom pendlarparkeringar, gång- och cykelvägar, hållplatser, bytespunkter och stationsmiljöer.

I takt med att de arbetsmarknadsrelaterade flyttarna minskar och elevens val av gymnasieskola ökar i Västmanland, finns en större geografisk rörlighet för pendling till skola och arbete. Den ökande rörligheten genom pendling leder till framväxt av mer sammanhängande tätorter med mer differentierad näringsstruktur och utbud av jobb, utbildning och service med mera. Den landsbygd och de orter som inte binds samman av goda transportmöjligheter får ett snävare utbud av jobb, utbildning, service, kultur och fritidsaktiviteter, där skapas inte heller förutsättningar för att utveckla flera branscher. Utvecklingen av den ökande rörligheten i Västmanland ställer därför allt större krav på integrerade planeringsprocesser. Det handlar om att betrakta trafik- och bebyggelseplanering och planering av kollektivtrafik tillsammans, och inte som åtskilda processer. Det behövs ett helhetsgrepp om planering av tillgänglighet till jobb, utbildning, bostäder, service, kultur och rekreation för invånare och besökare i Västmanland. Det är därför av central betydelse att samordna planeringen i Västmanland.

Det mellankommunala resandet ökar mest och efterfrågan på resmöjligheter med tåg och buss ökar. Det finns behov att öka utbudet av pendeltåg i de starka relationerna, med stopp på mindre orter med koncentrerad bebyggelse kring järnvägsstationen, och i samband med det skapa snabba och smidiga omstigningspunkter i strategiska lägen. Utmaningen är att samtidigt råder brister i järnvägens kapacitet. För att binda samman region Västmanland med pendeltågssystem behövs effektivare transportinfrastruktur i form av kapacitet på spår och väg, samt i fordon för trafikering. Trafiken ska kännetecknas av tydlighet och hög turtäthet. En förutsättning för att stomtrafiken ska kunna erbjuda effektiva och snabba förbindelser är att den går den genaste vägen och har hög kapacitet med god framkomlighet och bra kopplingar i bytespunkterna.

För stombussarna behöver åtgärder genomföras utifrån effektivare anpassning till tågtrafik och bättre infrastruktur vid vissa bytespunkter och hållplatser. Till bytespunkten bör också ortens gång- och cykelnät utvecklas och anslutas. Pendlarparkeringar för cykel och bil ska placeras i anslutning till större bytespunkter så att fler kan använda sig av tåg eller buss.

Då befolkningens livslängd ökar och allt fler äldre invånare lever ett aktivt liv behöver den allmänna kollektivtrafiken och dess infrastruktur anpassas och utvecklas för att bättre kunna hantera efterfrågan och minska behovet av särskilda transporter som är kostsamma och mindre miljövänliga. Restiden är avgörande för hur attraktivt det är att genomföra resan. För att bussen ska nå längre på samma tid som bilen krävs åtgärder i transportinfrastrukturen. Det kan handla om att se över antalet stopp, skapa bussprioriteringar samt åtgärder för att öka bussens medelhastighet.

2.2.....Näringsliv

Tyngdpunkten för länets industri ligger inom stål-, elektro- och verkstadsindustri med en omfattande exportförsäljning och samspel med underleverantörer på den centraleuropeiska närmarknaden, men också en växande handel med Östeuropa och Asien. Det är de stora bolagen med fler än 250 anställda som dominerar exporten i länet men de mindre företagens export ökar kraftigt.

Under 2016 exporterades varor från Västmanland till ett totalt exportvärde på ca 40 miljarder kronor. Viktiga varor är datorer och maskiner, samt varor från kemisk industri, metallvaruindustri och motorfordonsindustri.

- Västmanlands och Jönköpings läns varuexport placerar dem bakom storstadsregionerna med drygt 3 procent vardera.
- Varuexporten är mycket viktig för länets ekonomi och den svarade för 45 procent av bruttoregionalprodukten, långt över snittet i riket.
- Varuexporten i förhållande till befolkningen är hög och förra året motsvarade det exporterade värdet per invånare i länet 150 000 kronor.
- Länets viktigaste exportländer är Kina, Frankrike, Tyskland, Storbritannien och USA. De svara tillsammans för omkring en tredjedel av varuexporten.

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

2.2.1 Del av Europa och dess transportsystem

Västmanland har en stark koppling till den europeiska marknaden både genom export och import där ett sammanhållet transportsystem är en viktig faktor för fortsatt tillväxt. På europisk nivå så finns en förordning om transeuropeiska transportnätverk⁶ (TEN-T) som är en viktig del av genomförandet av EU:s transportpolitik.

Målet med TEN-T är:

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

Sverige berörs av korridor nummer fem som avser förbindelsen mellan Helsingfors-Stockholm-Köpenhamn och vidare ner mot Italien.

TEN-T-nätet är ett trafiknät i två plan som bildas av ett kärnnät och ett heltäckande nät. Enligt plan ska kärnnätet vara klart före utgången av 2030 och det heltäckande nätet före utgången av 2050.

⁶ Regulation (EU) No 1315/2013

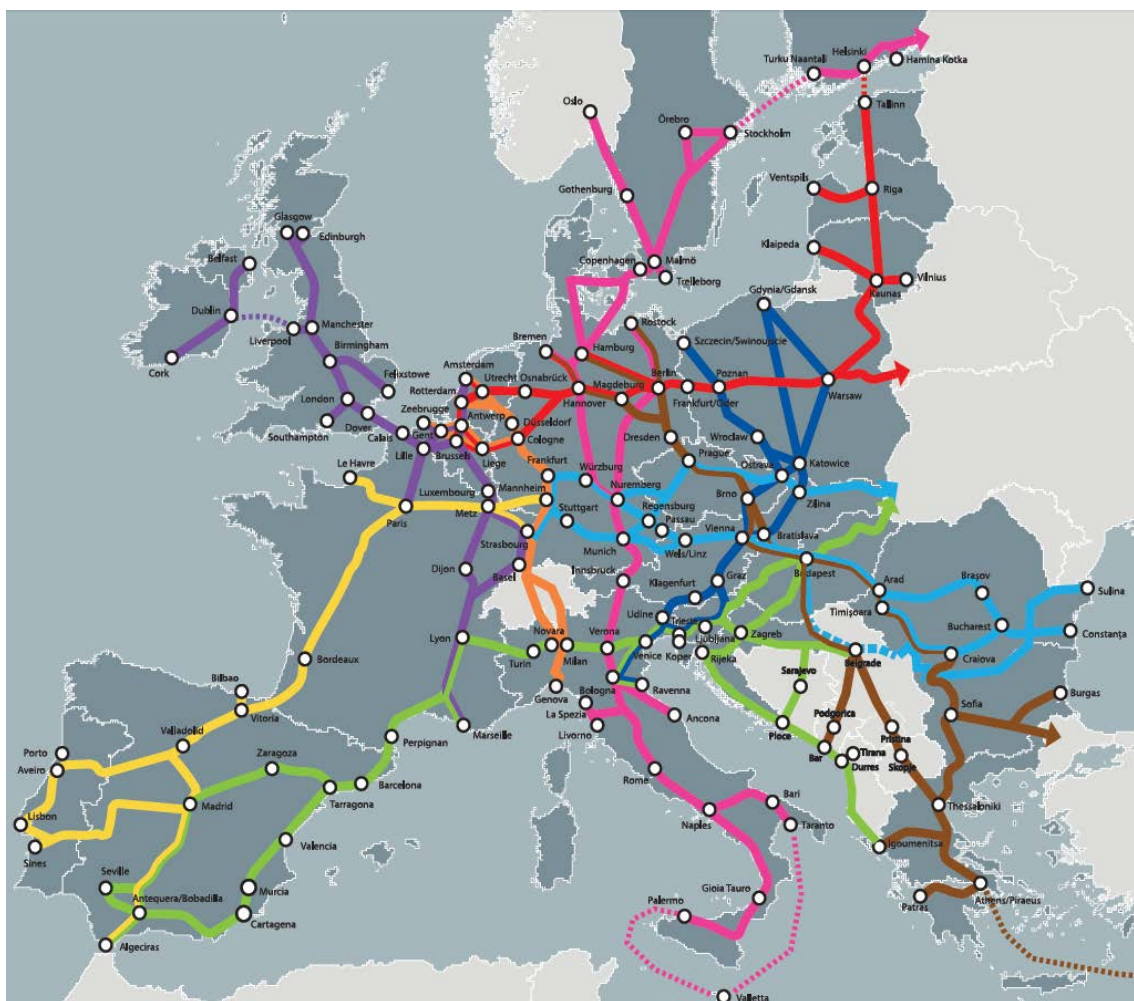


Bild 2.1 Visar TEN-T kärnätverket där den rosa linjen visar korridor 5.

2.3 Godstransporter

Kapacitetsutredningen som togs fram av Trafikverket 2012 visade på stora kapacitetsbrister inom transportsystemet, samtidigt som såväl person- som godstransporter förväntas öka kraftigt fram till 2050. I utredningen identifierades sjöfarten som ett trafikslag utan kapacitetsbrist.

Den förväntat stora befolkningsökningen i framför allt Stockholms län kommer att innebära ytterligare tryck på transportsystemet både med avseende på ökat behov av persontransporter och med avseende på transporter av gods till och från länet. I Västmanland finns alla fyra trafikslag representerade och det pågår en kontinuerlig utveckling för ett transportslagsövergripande system där kapacitet frigörs genom att sjöfarten utnyttjas i högre utsträckning.

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

Västmanlands län har liksom Södermanlands, Uppsalas, Östergötlands och Örebros län en hög andel transitttransporter jämfört med riket.

Godstransportstudien visar att andelen transporter inom länet är låg jämfört med riket. Andelen transporter in till länet (import) är högre än transportererna ut från länet (export). Både import och export är låg i förhållande till riket.

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

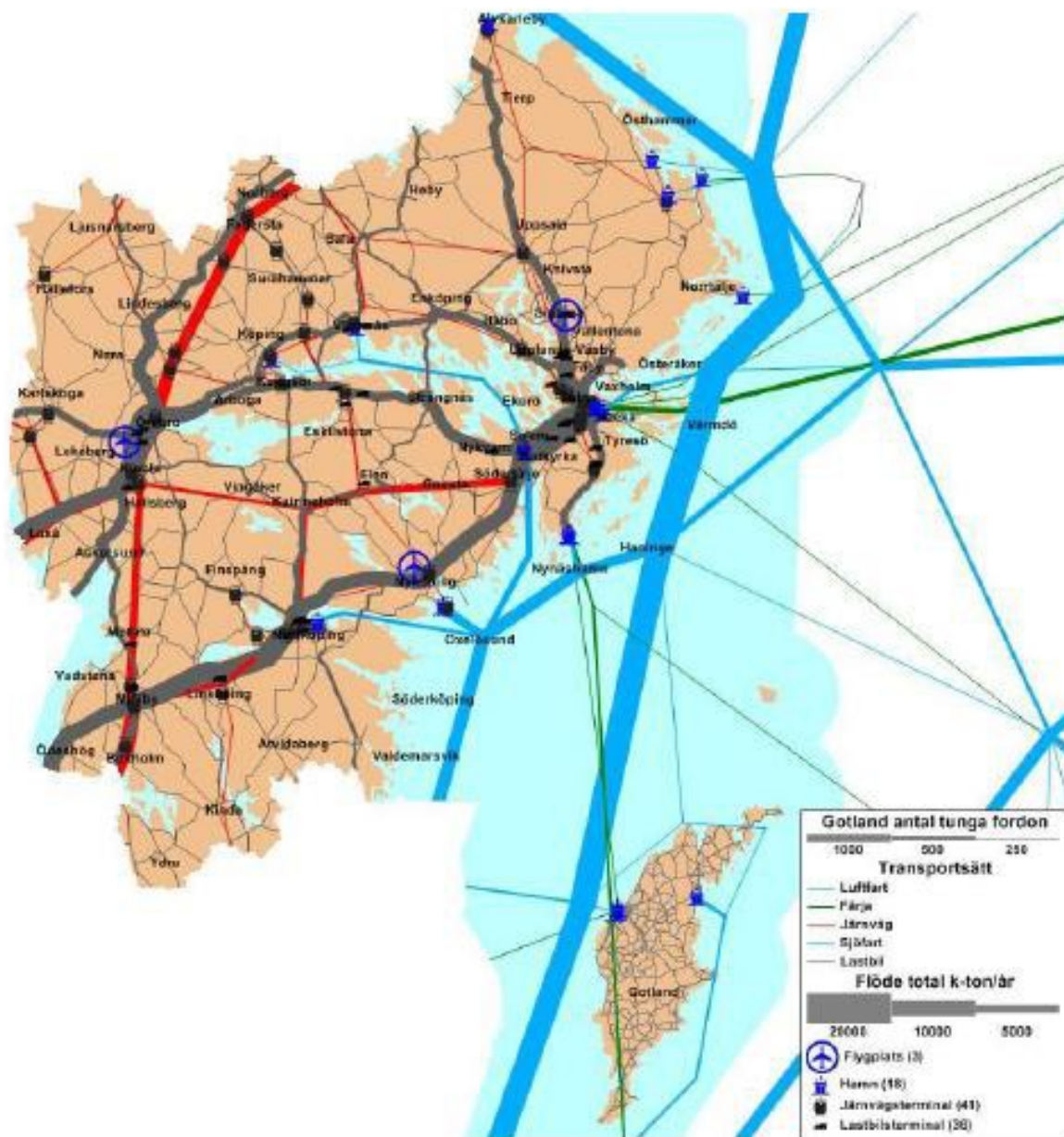


Bild 2.3.1 Totala godstransporter för respektive trafikslag i östra Mellansverige. Flödernas bredd beskriver transporterens storlek mätt i ton/år. Trafikslaget flyg är inte markerat på kartan.

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

2.3.1 Godsstråk

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

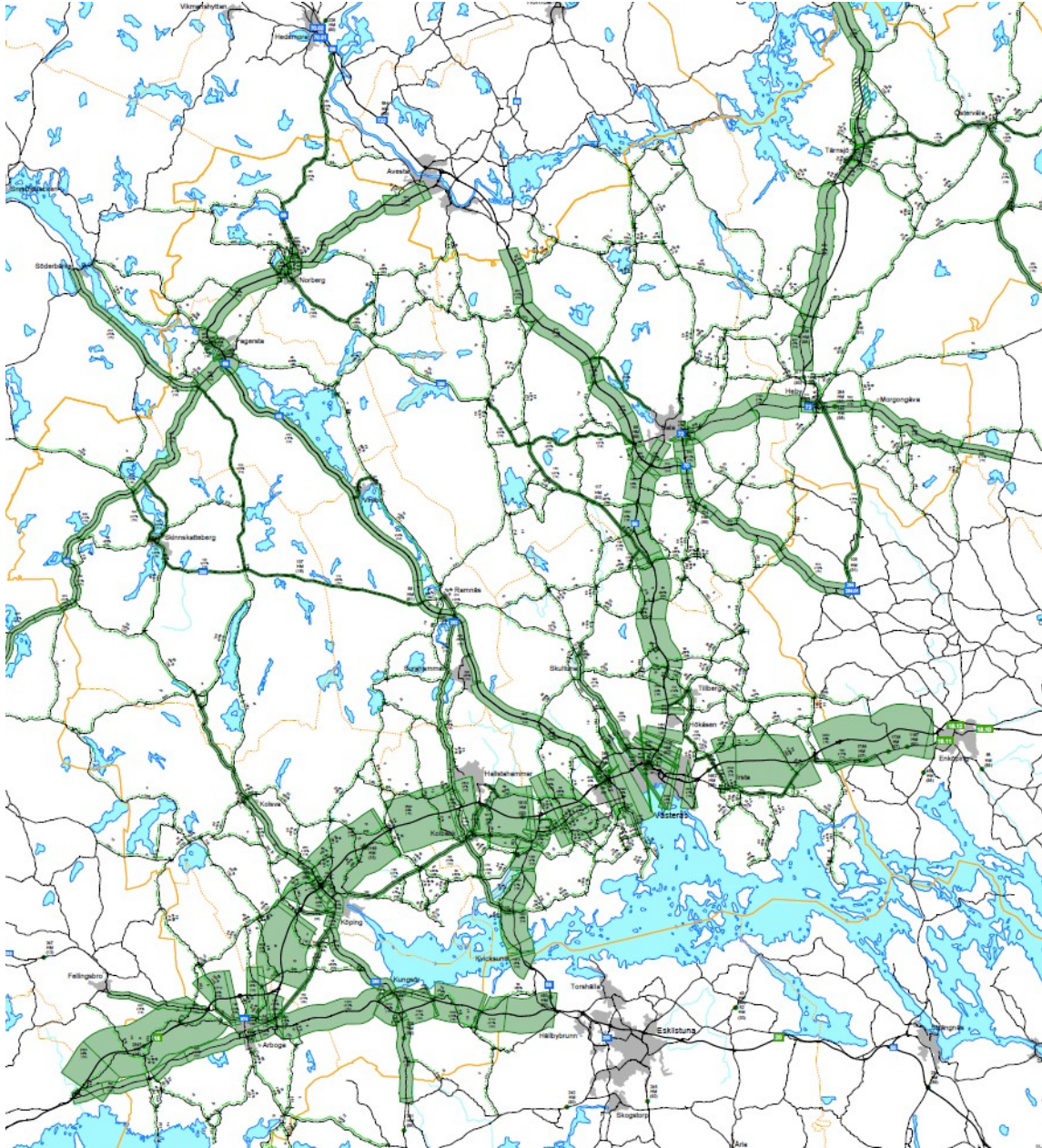


Bild 3.3.2 Bilden visar de strukturella flödena baserat på årsdygnstrafik (fordon/dygn) för tunga fordon på länets vägar.
Källa: Trafikverket, 2017.

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

2.2.1 Framtida behov för gruvnäringen i Bergslagen

Gruvnäringen hade långt gångna planer på att starta gruvbrytning i Norberg och Skinnskatteberg och i Fagersta på lite längre sikt. Denna förnyade gruvbrytning skulle innebära nya arbetstillfällen och en möjlighet till ökad inflyttning till de berörda kommunerna och kranskommunerna. Förutom ett ökat tryck på tillgången av bostäder och arbetskraft med rätt kompetens aviserades stora behov av åtgärder på infrastrukturen för att kunna hantera såväl gods- som persontransporter till och från Skinnskatteberg, Norberg och Fagersta.

Efter nedgång i branschen, med lägre malmpriser, lades planerna på is. Om malmpriserna når tillräckligt höga nivåer kan frågan mycket väl bli aktuell igen. Med långa processer fram till åtgärd behöver planeringen för malmtransporter fortsätta för att kunna möta behovet av transporter av stora och tunga volymer. Transportsystemet i området och till hamnarna riskerar att inte kunna möta transportbehovet om inte hänsyn tas till detta då åtgärder görs i systemet.

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för att klarlägga behovet av åtgärder i transportsystemet när gruvor etableras i Riddarhyttan och Norberg. Orter med hamnar som bedömts kunna vara aktuella som utskeppningshamnar är t ex Västerås, Hargshamn och Oxelösund. Ett fortsatt samarbete mellan länet och Trafikverket kommer att krävas för att säkra att transportsystemet har kapacitet att klara gruvnäringens behov när gruvorna startar.

2.4 Funktionella noder

2.4.1 Resecentrum och bangårdsdelar i Västerås

Mälarbanan är en viktig länk för länet, men även i ett storregionalt perspektiv, som ett stråk där kompetensförsörjning, sysselsättning, internationell tillgänglighet samt bostadsförsörjning är centralt. Västerås är en viktig nod i stråket och åtgärder behöver göras för att möta en ökad trafikering på Mälarbanan. Hela Mälarbanan Örebro-Stockholm inklusive Västerås resecentrum och bangård behöver nå en standard som medger korta restider med hög turtäthet för såväl Stockholm som Örebro. Snabba och täta turer till Stockholm innebär även en större tillgänglighet till Arlanda.

2.4.2 Västerås Resecentrum

Ett nytt resecentrum behöver byggas i Västerås som uppfyller resenärernas behov av tillgänglighet. Det ska även fylla funktionen som bytespunkt mellan olika trafikslag och klara både nuvarande och framtida reseströmmar för såväl tåg som regional- och lokal busstrafik. Resecentrum har stor betydelse för stadsutvecklingen och bostadsbyggande då området utgör en länk mellan city, centrala Mälarstranden och Mälaren och bidrar till ett utvidgat city med attraktiva kvarters- och allmänna ytor. Resecentrum behöver vara anpassat under 2020-talets första år.

2.4.3 Västerås centrala bangård

Enligt utförda studier behöver bangården vara ombyggd före år 2030 för att kunna möta den ökade trafiken både på Mälarbanan och anslutande från Dalarna via Bergslagspendeln samt stråket från Sala vidare ner mot Eskilstuna och Norrköping. I Västerås finns en av östra Mellansveriges rangerbangårdar. Rangerbangårdar har en större funktionalitet än övriga bangårdar, t ex avseende utdragsspår, växlingsautomatik m.m. Västerås rangerbangård ligger längs med Mälarbanan och på bangården hanteras bland annat tankvagnar med farligt gods.

2.4.4. Västerås västra bangård

Västerås västra bangård är en viktig plats för hantering av både persontåg och godståg. Här måste korttidsuppställning och service av persontåg kunna ske liksom hantering, rangering och uppställning av godståg. Västerås västra är även den plats som möjliggör transportslagsövergripande 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. Åtgärderna behöver proaktivt följa utvecklingen av person- och godstrafiken, främst kopplat till Västerås hamn och persontrafiken.

2.4.5 Mälarderhamnarna

Mälarderhamnarna, det vill säga godshamnarna i Västerås och Köping ägs av respektive kommun men drivs av Mälarderhammar AB. Hamnarnas främsta upptagningsområde är förutom Västmanland, delar av Södermanland och Uppland, Örebro län, Bergslagen och Dalarna.

Mälardalen är Sveriges mest dynamiska region både ekonomiskt och befolkningsmässigt. Västerås och Köping har ett gynnsamt läge i regionen och landet i och med sitt geografiska läge i Sveriges hjärta av såväl befolkning, import som export och tillgänglighet till alla transportslag. I en region med hög andel av landets befolkning, som fortsätter växa, är Mälarderhamnarna en del av lösningen för godstransporter.

Godstransporterna till och från Mälardalen och upp längs norrlandskusten går idag framförallt med tunga lastbilar, men också på järnväg. Järnvägstrafiken utgörs främst av transoceaniska transporter av containrar via Göteborgs Hamn. Lastbilarna går primärt via sydsvenska hamnar i Trelleborg, Ystad, Helsingborg och Malmö (bro och hamn).

Om en större andel gods nyttjande sjöfarten minskar belastningen på landinfrastrukturen, klimatutsläppen och behovet av nyinvesteringar i landinfrastrukturen. För varje tonkilometer som flyttas från väg till sjöfart minskar koldioxidutsläppen med 50 procent. Räknas alla effekter in innebär överflyttningen en minskning på 70 procent av de externa effekterna. En ökad trafik över kaj i Västerås och Köping är därför en viktig pusselbit.

Lösningen, som finns tillgänglig redan nu, är att sätta samman bättre helheter. Mälarderhamnarna har kapacitet att hantera och lagra alla godsslag. Att dra volymer till och från Europa direkt till Mälarderhamnarna sparar alltifrån 15 till 70 mil landtransport beroende på transport jämfört med ost-, väst- och sydkusten. Befintliga flöden skulle redan idag kunna ställas om utan påverkan för kund.

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

Stora investeringar görs i båda Mälarderhamnarna av respektive kommun med bland annat muddring i hamnbassänger, förstärkning av kajer och optimering samt utökning av ytor för att möta godstransporternas behov. Det är av största vikt att de investeringar för tillgänglighet som behövs görs tidigt i planperioden för att kunna använda sig av Mälardersjöfartens fulla potential.

Dessa investeringar utgörs av:

- Hjulstabron som begränsande faktor för att kunna uppnå det nya Mälarmax som ombyggnation av Södertälje sluss och muddringen av farleden medger.
- Ombyggnation av E18 till motorvägsstandard på sträckan Köping-Västjädra.
- Ombyggnation av Västerås Västra bangård.
- Utökad kapacitet på Bergslagspendeln
- Utökad bärighet på borar inom Västerås kommun för dispenstransporter
- Utökad kapacitet på sträckan Västerås-Eskilstuna så att ett samarbetet kan utvecklas och på så sätt bidra till att optimera transportkedjan.

2.4.6 Stockholm Västerås flygplats

Stockholm Västerås flygplats är en av Mälardalens fyra flygplatser och har en viktig roll för att trygga infrastrukturbehovet i den starkt expanderande mälardalsregionen. Som en del av regionens samlade erbjudande som logistik och transportnod har flygplatsen med sitt geografiska läge en möjlighet att tillgodose behovet av snabba och effektiva godstransporter via flyg, samt behov av affärsresor för företagen i Västmanland och dess kringområde. Flygplatsen har hög turtäthet med kollektivtrafik och ligger i direkt anslutning till E18 i Västerås östra del vilket ger en god tillgänglighet.

I dagsläget trafikeras flygplatsen av flygbolaget Ryan Air och kan i och med detta erbjuda resenärer möjlighet att enkelt nå destinationer i England, Spanien och via transferflygplatser övriga Europa. Antalet flygrörelser är fortsatt ökande. Utöver linjefarten trafikeras Stockholm Västerås Flygplats av allmänflyg, vilket bland annat innefattar ambulans-, skol-, foto-, privat- och taxifyg. Flygplatsen har i dagsläget ingen fraktverksamhet. Under 2017 genomförs en utredning för att klargöra vilken affärspotential som finns för att vara en fraktflygplats.

Västerås stad antog den 17 maj 2017 ”Handlingsplan för utveckling av Stockholm Västerås flygplats” i syfte att nå en långsiktigt hållbar utveckling av flygplatsen och driftbolaget Nya Västerås flygplats AB.

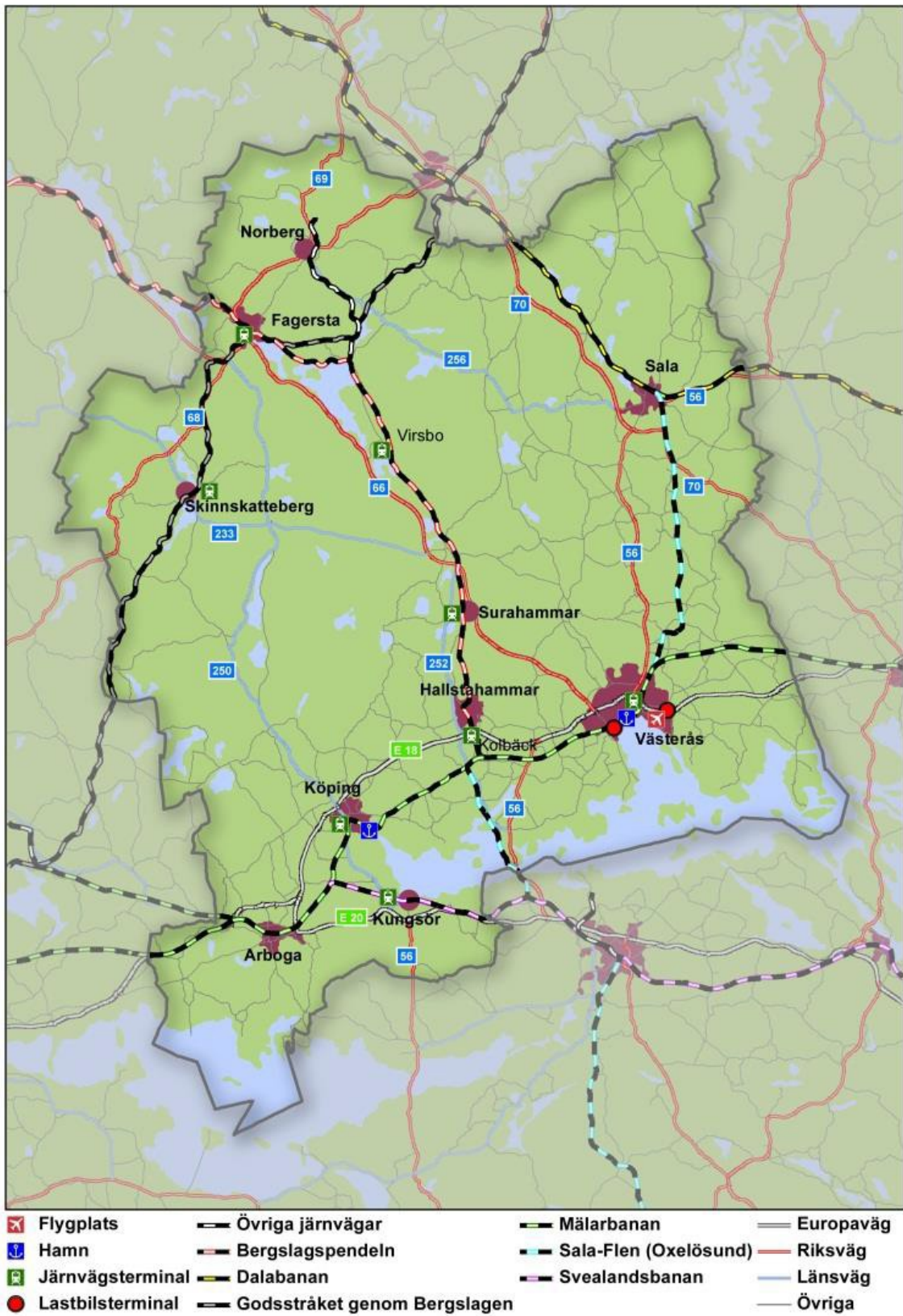
Handlingsplanen syftar till:

- att driftbolagets resultat efter skatt ska öka
- tillgängligheten via flyg till och från regionen skall öka, samt att främja övriga verksamheter kopplade till flygplatsen.

I handlingsplanen återfinns även ett uppdrag att utröna möjligheten för Västerås flygplats att få större betydelse som alternativ flygplats till Arlanda och Bromma.

I dagsläget är flygplatsens öppettider baserade på den kommersiella trafik som återfinns på flygplatsen och kan därmed inte verka fullt ut som alternativ flygplats. Möjliggörs detta, kan de olika operatörerna reducera sina bränsleförbrukning vilket i sin tur är starkt positivt för miljö- och klimatpåverkan från flygtrafiken. Genom att flygplatsen får större betydelse som alternativ flygplats kan Mälardalens flygplatser dessutom komplettera varandra på ett bättre sätt.

Bild 2.4.1 Godsnoder i Västmanlands län



3. Funktionella stråk

Översiktskartan i bild 4.1.1 visar de prioriterade nationella och regionala landinfrastrukturstråk som korsar Västmanlands län.

Kapitlet inleds med Trafikverkets prognoser för 2040 för att ge en uppfattning om hur flödena kan komma att se ut 2040. Hur verkligheten kommer att se ut beror helt på hur vi väljer att styra utvecklingen. Tillgängligheten till effektiva kollektiva transportmedel, styrmedel genom skatter och avgifter för användandet av transportsystemet och tillgången till bredband för att minska behovet av resor kommer påverka framtidens resandeströmmar. Förutom satsningar i infrastrukturen och bra trafikeringsupplägg behöver insatser kring beteendeförändring genomföras för att bryta de strukturer som har byggts upp under lång tid. Resten av kapitlet behandlar de funktionella stråk som finns i Västmanlands län.

3.1. Prognoser för transporter 2040

Trafikverkets basprognoser 2016 visar tydligt det finns stora utmaningar för att klara det ökande transportarbetet tillsammans med uppsatta klimatmål. Ökade flöden ställer dessutom större krav på transportsystemet för att det ska uppfylla sin funktion.

3.1.1. Ökade godstransporter

Fram till 2040 förväntas transportarbetet för gods att öka med dryg 70 procent. Den totala tillväxttakten för inrikestransporter skattas till 2 procent per år fram till 2040. Under 2014 sjönk världsmarknadspotentialen kraftigt på järnmalm till följd av en vikande efterfrågan, vilket lett till att flera mindre producenter slagits ut. Många bedömare menar dock att den nuvarande nedgången är tillfällig och att efterfrågan på järnmalm kommer att öka, sett i ett längre tidsperspektiv.

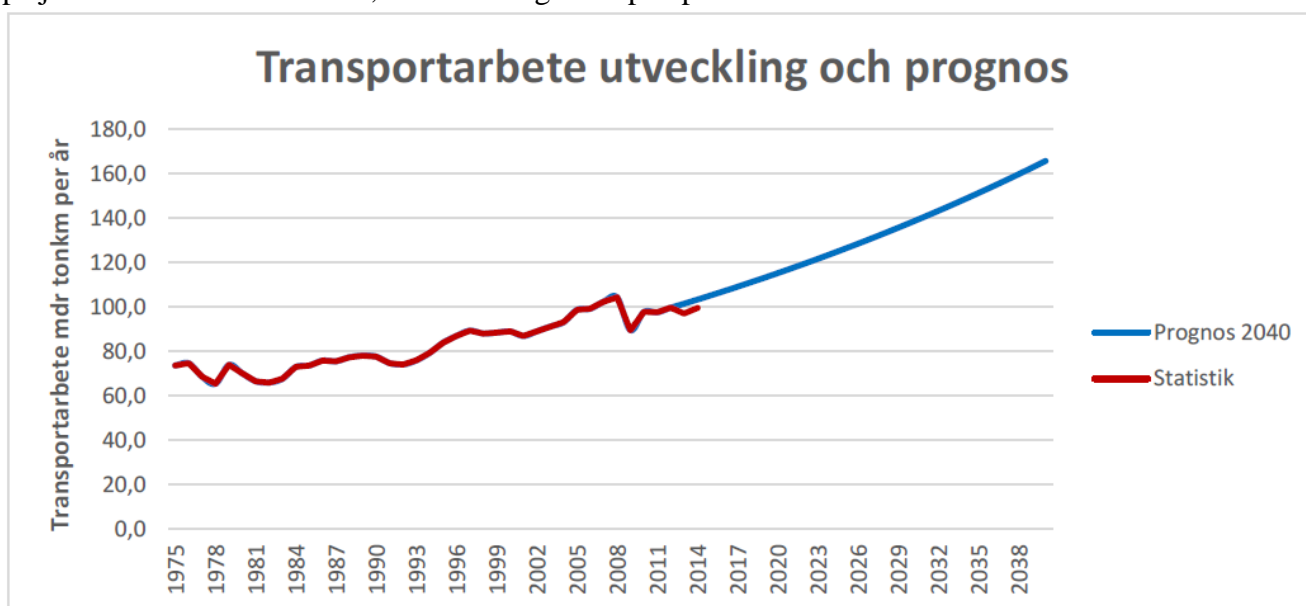


Bild 3.1.1 Transportarbete 1975-2014 och prognos till 2040. Prognosvärdena bygger på statistik för basåret i kombination med modellberäknade värden för årlig tillväxttakt fram till 2040.⁷

Sjöfart är det trafikslag som bedöms öka mest med 2.3 procent per år, följt av väg på 1.8 procent och järnväg på 1.6 procent. Inrikes flygtransporter existerar i väldigt liten omfattning och finns därmed inte med i tabellen. Ökningen av godstransporter utrikes på flyg beräknas till 0,9 procent per år.⁸ (se bild 3.1.2)

⁷ Prognos för godstransporter 2040 -Trafikverkets Basprognoser 2016

Västkusten antas ha kvar sin dominerande ställning för de stora volymerna för sjöfarten⁸.

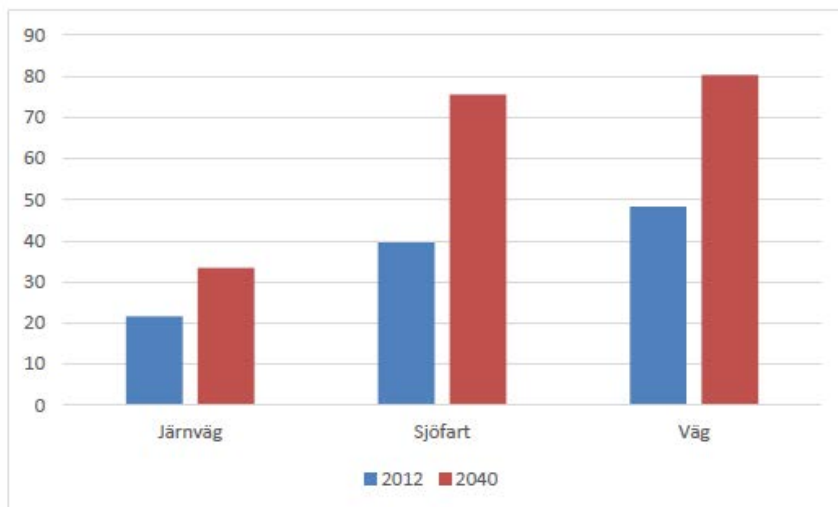
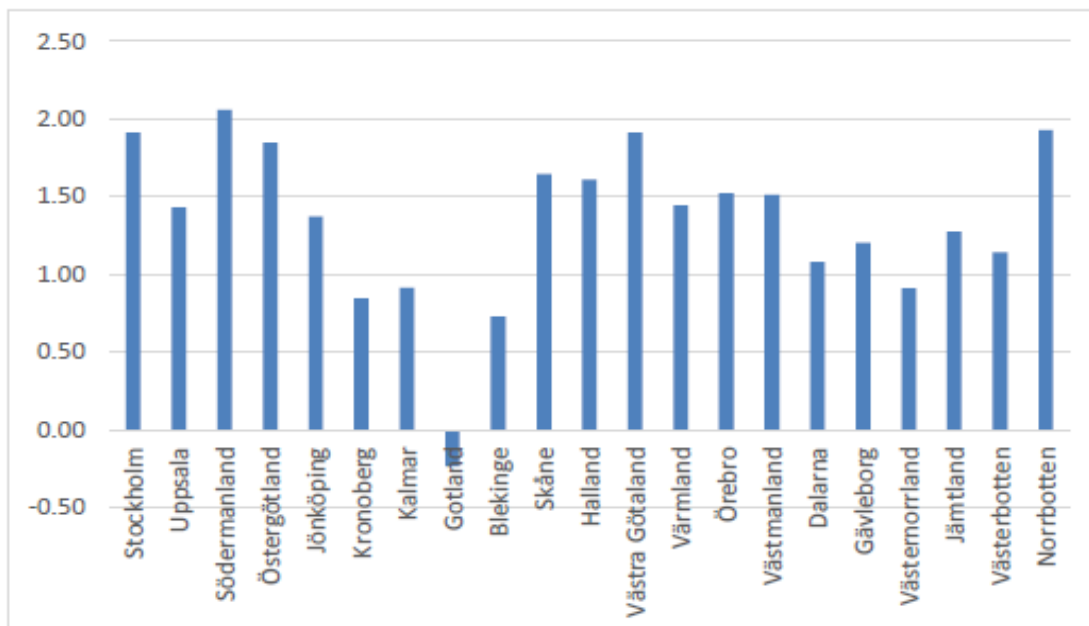


Bild 3.1.2 Modellberäknat transportarbete per trafikslag 2012 och 2040 (miljard tonkm per år)

Den årliga vägtrafiktillväxten för riket delas upp per län och visar att Västmanland har en hög tillväxt på 1.5 procent per år. Då Europavägar ofta har höga ökningstakter görs en urskiljning i modellen till Europavägar och övriga vägar. För Västmanland så är förhållandet fram till 2060 Europavägar 1.70 och övriga vägar 0,95.



Bild

3.1.3 Årliga vägtrafiktillväxter per län 2014-2040 (procent per år).

3.1.2 Persontransporter

Trafikverkets basprognos 2016 för persontransporter visar på en årlig ökning på knappt 1,1 procent för 2040.⁹

⁸ Prognos för godstransporter 2040 -Trafikverkets Basprognoser 2016.

⁹ Prognos för persontrafiken 2040 – Trafikverkets basprognoser 2016-04-01

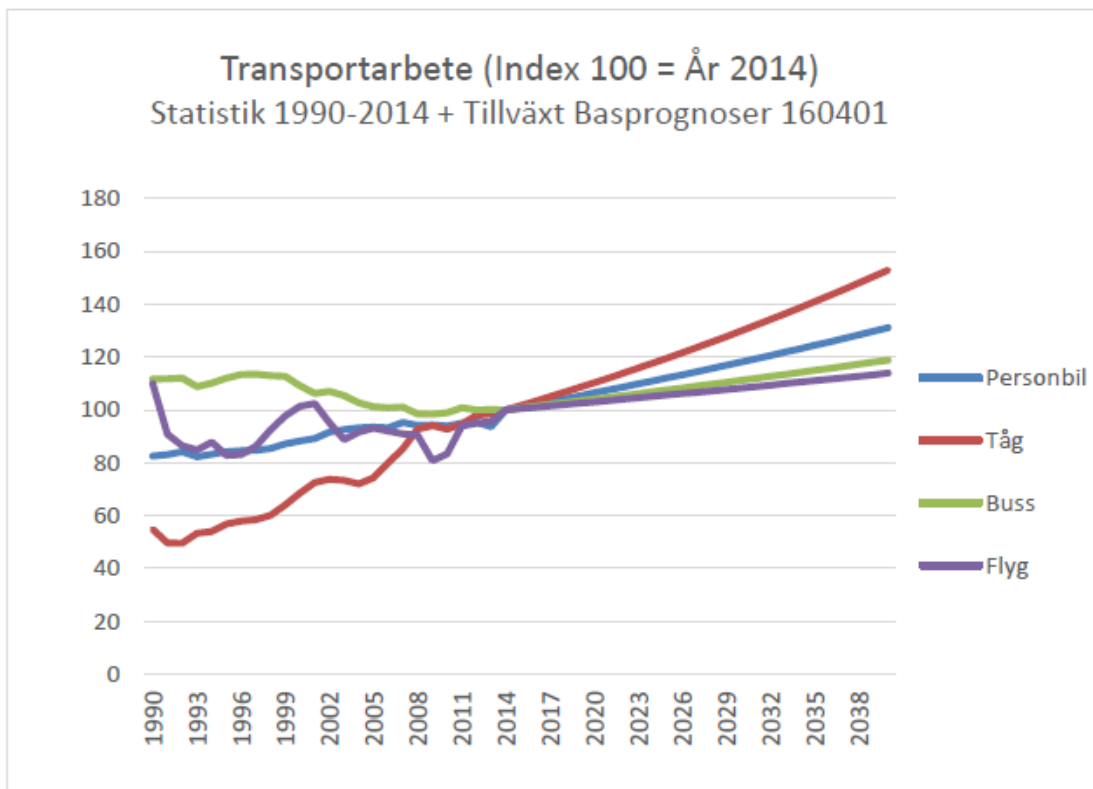
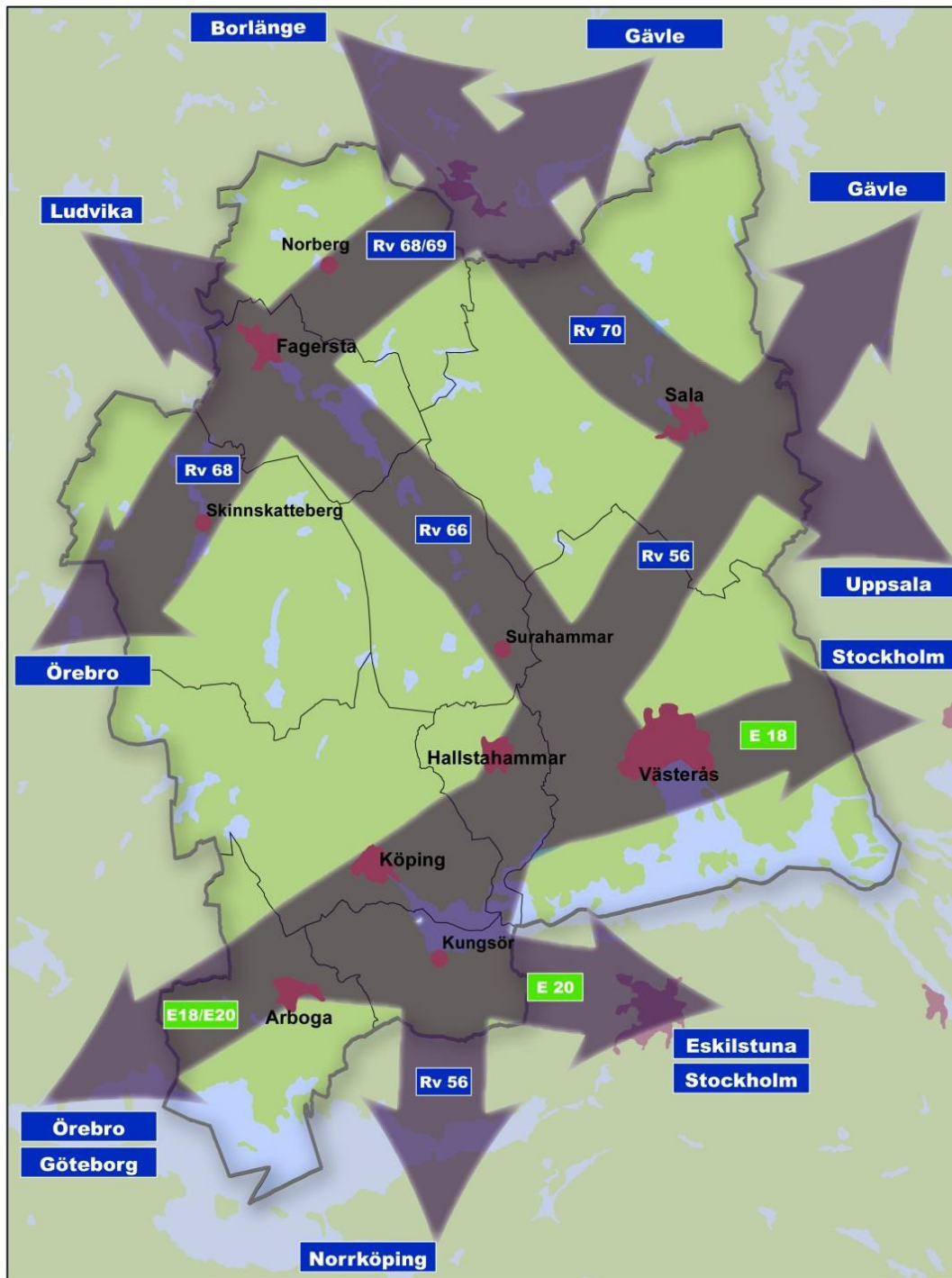


Bild 3.1.4 Transportarbetsförändring med index 100=År 2014. Historiska data 1990–2014 och prognostiserad tillväxt 2014-2040

Den prognostiserade ökningstakten hos persontågsresandet är något lägre jämfört med den historiska ökningen, medan transportarbetet med bil ökar marginellt snabbare i prognosen än det har gjort under de senaste 25 åren. Resande med buss och inrikes flyg, som båda har uppvisat en avtagande eller utplanande trend, ökar svagt i 2016 års basprognoser. Det finns inget entydigt skäl till att den prognostiserade utvecklingen avviker från den historiska. Prognoserna utgör inte en trendframskrivning av transportarbetet, utan baseras på en beteendemodell som bygger på ett stort antal parametrar.

2. De funktionella stråken i Västmanland

Bild 4.1.1 Prioriterade nationella och regionala stråk i Västmanlandslän



Viktiga stråk i Västmanland

4.1.1 Oslo-Örebro-Arboga/Köping-Västerås-Enköping-Stockholm

Relationen Oslo-Västmanland-Stockholm ett viktigt stråk som binder ihop två huvudstäder och samtidigt knyter samman dess starka mellanmarknader.

Stråket omfattar väg E18 och Mäljarbanan. E18 är ett utpekat nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätet (TEN-T) och stråket som helhet är också viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen.

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

Väg E18 har motorvägsstandard längs hela stråket utom på delen mellan Köping och trafikplats Västjädra, väster om Västerås. Fordonsflödena varierar mellan 15800-21130 fordon/dygn (mätår 2015). Andelen lastbilstrafik varierar mellan 14 och 17 procent. Vägtypen i kombination med höga trafikmängder gör att det ofta inträffar kollisioner och påkörningar på mitträcket. Störningar på sträckan med totalstopp, köbildning och omledning via Köping är frekventa inslag i vardagen.

E18 passerar genom Västerås där det finns elva avfarter, som är benämnt som mot. Särskilt vid rusningstid är det stora flöden som passerar på E18 vilket ofta orsakar störningar i trafiken och köbildningar.

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

Brister och behov

E18 mellan Köping och trafikplats Västjädra (där väg 56 ansluter till E18 söderifrån) är år 2017 fortfarande mötesfri väg med fordonsflöden över kapacitetsgränsen för mötesfria vägar. Sträckan är ofta föremål för trafikolyckor med begränsad framkomlighet som följd. Trafiken leds om via lokalgator i Köpings kommun och längs det lågtrafikerade vägnätet mellan Köping och Västjädra beroende på var olyckan inträffat. Förutom låg framkomlighet innebär omledning av trafiken stor risk för olyckor för framförallt oskyddade trafikanter. Alternativ omledningsväg är via Arboga eller Köping och Kungsör till E20 och tillbaka till E18 via väg 56 mellan Eskilstuna och Västerås, vilket innebär en betydande omväg för trafiken på E18. Arbetspendlare på sträckan uppger att de ser sig om efter andra arbeten då pendlingen inte fungerar. Detta skapar även hinder för kompetensförsörjningen.

Motorvägsstandard mellan Köping och Västjädra leder till ett effektivare och mer robust transportsystem samt till ökad trafiksäkerhet. Det är viktigt att delsträckan snarast byggs ut till motorväg så att vägen uppfyller de funktionskrav som kan ställas på E18 mellan Örebro och Stockholm. Trafikverket arbetar med en vägplan där sträckan föreslås byggas om till motorväg. Vägen breddas då med en ny vägbana, huvudsakligen på vägens norra sida.

För E18 genom Västerås behöver arbetet fortsätta med den tidigare genomförd. Det behöver även göras en fördjupande åtgärdsvalsstudie samt att det under början av planperioden genomförs där problematiken kring E18 lyfts och lösningar tas fram. Här ska även

problematiken kring räddningsfordonens framkomlighet behandlas då ofta hela vägen blockeras vid olyckor.

För stråket Oslo-Stockholm behövs det restider under 3 timmar för att kunna vara konkurrenskraftigt mot flyget. Det ska vara enkelt att resa till båda huvudstäderna på kort tid utan att vara beroende av att transportera sig till en flygplats. Ett förstärkt och utvecklat järnvägssystem ger även en positiv utveckling för tillgängligheten längs med hela sträckan. Det är viktigt att framtida behov av tillgänglighet tas hänsyn till vid åtgärder längs med stråket. Nybyggnationer av järnväg behöver ha en standard som tillåter högre hastigheter för att i efterhand nå så korta restider som möjligt och genom ett varierad trafikerings kunna angöra alla stationslägen längs sträckan i Västmanland.

Örebro-Arboga-Köping-Västerås-Stockholm

För att möta behovet från tågresenärerna behöver trafiken utökas med fler avgångar i rusningstid kombinerat med tåg som kan transportera fler passagerare. För att utöka antalet avgångar krävs att åtgärderna på Mäljarbanan mellan Tomtebodav och Kallhäll färdigställs.

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

4.1.2. Örebro-Arboga/Kungsör-Eskilstuna-Södertälje-Stockholm

Stråket omfattar väg E20 och Svealandsbanan. E20 är ett utpekade nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätets (TEN-T) utpekade stomnät. Stråket som helhet är också viktigt för den regionala och storregionala arbetspendlingen.

Stråket ingår tillsammans med E18, Mäljarbanan och Västra stambanan i det så kallade Nyckelstråket som förbinder Stockholm och Göteborg via Skaraborg. Nyckelstråket är en central pulsåder för transportsystemet i landet och har en central betydelse för såväl person som godstransporter på väg och järnväg.

Väg E20 är mötesfri mellan Arboga och Östertibble i Eskilstuna kommun. Därefter är vägen utbyggd till motorväg hela vägen till Södertälje och vidare mot Stockholm.

Fordonsflödena varierar mellan 7 700 och 10 400 fordon per dygn, mellan Arboga och gränsen till Södermanlands län.

Svealandsbanan förbinder Kungsör med Eskilstuna och Södertälje och i förlängningen med Stockholm. Den förbinder också Kungsör med Arboga och Örebro, via Valskog, där Svealandsbanan ansluter till Mäljarbanan.

Svealandsbanan är därmed en viktig bana för Kungsör med avseende på arbets- och studiependling. Persontrafiken dominerar och godstransporter sker främst på sträckan mellan Eskilstuna och Valskog. Banan har dubbelspår mellan Södertälje Syd och Läggesta och mellan Eskilstuna och Folkesta. I övrigt har banan enkelspår.

Brister och behov

Trafikflödena längs väg E20 mellan Arboga och Östertibble ligger ännu under kapacitetstaket för mötesfria vägar. Mellan Kungsör och Östertibble finns dock flera korsningar, vars utformning på sikt behöver ses över. Motorvägen E18/E20 underutnyttjas, då länken Arboga/Gränsås-Reutersberg inte är utbyggd. Det är framför allt den tunga trafiken som fortsätter att köra genom Arboga tätort och gamla E18 fram till Slyte trafikplats. Det behövs en långsiktig lösning på att få bort den tunga trafiken genom Arboga tätort och vidare mot Örebro på gamla E18. En åtgärdsvalsstudie bör göras under början av planperioden för att utreda åtgärder som behöver genomföras på kort och lång sikt. Enklare åtgärder som kan

förbättra situationen på kort sikt så som sänkt hastighet och förbud mot tung trafik vissa tider på dygnet bör utredas skyndsamt.

Av- och påfarter från E20/väg 250/väg 560 till Kungsörs tätort har trafiksäkerhetsbrister och är i hög grad olycksdrabbade. En utredning bör ske tidigt i planperioden för att komma tillrätta med problemet.

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

4.1.3. Norrköping-Kungsör-Eskilstuna-Västerås-Sala-Gävle

Stråket omfattar väg 56 (Räta linjen) och banstråket Sala-Flen-Oxelösund.

Väg 56

Väg 56 är en del av det nationella stamvägnätet, och ingår i det nationella stråket kallat Räta Linjen¹⁰. Väg 56 har varierande standard. Delar av vägen är utbyggd till mötesfri väg, medan andra delar går längs grusåsar som fungerar som vattentäkt för en stor mängd människor.

Sträckan är godsintensiv och passerar flera viktiga logistikområden, såväl kombiterminaler som hamnar. För trafik längs hela sträckan är rundvirke den mest betydande varugruppen, för delsträckor dominerar sågade trävaror, livsmedel och maskiner. Väg 56 innebär en vägförkortning på fyra mil för trafiken mellan Norrköping och Gävle, jämfört med att åka via Stockholm. Jämförelsevis är andelen tung trafik längs Räta linjen ca 13-34 procent medan samma andel för E4 mellan Gävle och Norrköping 12-16 procent.

Väg 56 är även viktig för den regionala och storregionala arbetspendlingen. Stråket är ett prioriterat kollektivtrafikstråk med tågtrafik samt regional stombusstrafik mellan Sala och Västerås. Delen mellan Västerås och Eskilstuna trafikeras i huvudsak av tågtrafik. Expressbusstrafik finns också längs sträckan.

Brister och behov

Investeringar i väg 56 ger ett säkert och snabbt alternativ till E4 och mötesfrihet förordas för hela sträckan. Enligt utredning gjord av WSP¹¹ enligt trafikverkets modeller är såväl genomförda som kvarvarande åtgärder lönsamma.

Med antagande om mellan 30 procent lägre och 30 procent högre investeringskostnad blir klassningen som sämst ”svagt lönsam” och som bäst ”hög lönsamhet”. Nyttan att genomföra kvarvarande åtgärder uppgår till över 3 miljarder kronor.

För samhällsekonomiska kalkyler gäller generellt att stora investeringar sällan får höga nettonuvärdeskvoter på grund av sina höga investeringskostnader. Nettonuvärdeskvoten på 0,5-0,6 i huvudanalysen kan jämföras med åtgärder där det är stora trafikstörningar

förbättras genom specifik åtgärd:

0,3 för Marieholmstunneln i Göteborg och -0,1 för Östlig förbindelse i Stockholm.

Värdering av godstrafiken i samhällsekonomiska kalkyler har lågt värde jämfört med persontrafik vilket är en brist. Givet att 2016 års godsvärden kan ses som en lägsta nivå kommer en förändrad viktning ge ännu högre positiva effekter för Råta linjen.

För delen mellan Sala och Heby görs en vägplan under 2017 där en mötesfri väg föreslås för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Delen mellan Kvikksund och E18 är en länk med låg standard, både med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägplan för sträckan är under sommaren 2017 inne i ett granskningsskede. Övriga sträckor med låg standard längs Råta linjen, där utredning av mötesfrihet inte startat, bör påbörjas snarast. Sträckan mellan Stora Sundby/Alberga och Kungsör är en sådan viktig etapp. I det sammanhanget måste också behovet av åtgärder för ökat skydd av Kungsörs vattentäkt utredas.

Järnvägsstråket Sala-Flen-Oxelösund

Stråket Sala-Flen-Oxelösund är en enkelspårig bana som går via Västerås, Kolbäck och Eskilstuna. Banan trafikeras av både person- och godstrafik genom länet och vidare mot Flen i Södermanlands län. På delen Flen-Oxelösund går idag enbart godstrafik.

Brister och behov

Söder om Sala korsar banan Sala-Flen-Oxelösund den nationella riksvägen 70 i en plankorsning. Det är en av få plankorsningar mellan järnväg och nationell väg som fortfarande återstår i landet. Enligt Trafikverkets prognoser för godstransporter kommer kapacitetsutnyttjandet mellan Sala och Västerås att vara mycket högt 2030. En åtgärdsvalsstudie behöver startas under perioden för ökad kapacitet längs banan. På sikt kommer banan troligen att behöva byggas ut med mötesspår.

4.1.4. Uppsala-Sala-Avesta/Hedemora-Borlänge-Mora

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

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

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

Brister och behov

Bristande underhåll på Dalabanan riskerar hastighetsnedsättningar på sträckningen som innebär ökade restider med ungefär 45 minuter. Utöver att säkerställa dagens restider behövs ytterligare utveckling för kortare restider och ökad turtäthet. Utredningar har gjorts för plankorsningar i Sala samt i stationsområdet i Sala tätort, vilket behöver arbetas vidare med för att möjliggöra utökad trafik och en hållbar utveckling.

En del i detta stråk är tillgängligheten till Uppsala och Arlanda via Mälardalen. Det finns idag brister i tillgängligheten till både till Arlanda och Uppsala där behov finns av kompletterande järnväg för att möjliggöra kortare restider för att möjliggöra bättre internationellt tillgänglighet samt koppla samman arbetsmarknader. Möjliga lösningar är identifierade men inte med en utpekad prioritering.

4.1.5 Örebro-Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta-Gävle

Stråket omfattar riksväg 68 och Godsstråket genom Bergslagen. Godsstråket genom Bergslagen är ett utpekat nationellt godsstråk som ingår i det europeiska transportnätets (TEN-T) utpekade stomnät. Den tillsammans med Malmbanan, stambanan genom övre Norrland, Norra stambanan, samt Västra och Södra stambanan är ett av landets största godsstråk. Banan trafikeras också av persontrafik. Längs riksväg 68 sker en stor andel godstransporter och det är också en viktig väg för regional och storregional arbetspendling. Sträckan som förbinder Skinnskatteberg, Fagersta, Norberg och Avesta är särskilt viktig för arbetspendling. Vägen kommer att öka i betydelse både med avseende på arbetspendling och godstransporter vid framtida gruvetableringar i Riddarhyttan, Norberg och Fagersta. Riksväg 68 är utbyggd till mötesfri väg på sträckan mellan Avesta- Norberg- Fagersta.

Godsstråket genom Bergslagen förbinder Storvik med Mjölby via Avesta, Fagersta, Frövi och Hallsberg. Persontrafiken längs stråket har ökat de senaste åren genom Tåg i Bergslagens trafikering av banan. Sträckan genom Västmanland är enkelspårig och av låg geometrisk standard.

Brister och behov

I genomförd övergripande åtgärdsvalsstudie har planupprättarna i Gävleborg, Dalarna och Örebro län tillsammans med Västmanland identifierat väg 68 som ett godsstråk med en målstandard om 80 kilometer i timmen, med vissa undantag. För att uppnå en god trafiksäkerhet och funktion ska fördjupade mer platsspecifika åtgärdsvalsstudier göras för att identifiera vilka åtgärder som är lämpliga längs med sträckan. I åtgärdsvalsstudien för väg 68 var även möjligheterna för en utökad spårbunden persontrafik för att möjliggöra pendling från Fagersta till Örebro alternativet till att utveckla vägen för persontransporter och högre hastigheter.

De gruvor som kan komma att etableras i Riddarhyttan, Norberg och Fagersta ligger längs Godsstråket genom Bergslagen. Kapacitetshöjande åtgärder längs Godsstråket genom Bergslagen i syfte att förbättra kapaciteten för existerande nationella godstransporter kommer även att gynna de godstransporter som genereras av framtida gruvetableringar. Då Godsstråket genom Bergslagen ingår i det utpekade stomnätet för godstransporter på järnväg förväntas den 2030 ha en standard som innebär säkrare transporter och mindre trafikstörningar samt smidigare och snabbare resor. Det är därför mycket viktigt att tillräckligt med medel avsätts till banan under perioden 2018-2029 för att tillgodose behovet av godstransporter för såväl befintlig som kommandenäringsverksamhet.

4.1.6 Västerås-Fagersta-Ludvika

Stråket omfattar riksväg 66 och Bergslagspendeln. Stråket är ett viktigt regionalt stråk för godstransporter respektive regional och storregional arbetspendling.

Under planperioden 2018-2029 planeras en utbyggnad till mötesfri väg mellan Fagersta och Smedjebacken. Hela riksväg 66 är då utbyggd till mötesfrihet från Västerås till Smedjebacken.

Bergslagspendeln sträcker sig från Ludvika, via Fagersta, Surahammar och Hallstahammar ned till Kolbäck där den ansluter till Mäljarbanan. Banan är enkelspårig. Den trafikerar huvudsakligen av persontrafik, men har en inte oväsentlig godstrafik.

Godstrafiken är både genomgående och lokalt genererad. Delen mellan Ludvika och Fagersta förbinder de två nationella godsstråken Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

Brister och behov

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

Bergslagspendeln är viktig för arbets- och studiependling från länets norra del till Västerås och vidare mot Stockholm och Eskilstuna. Målsättningen är att utöka trafiken på Bergslagspendeln så att timmestrafik mellan Ludvika och Västerås och halvtimmestrafik mellan Fagersta och Västerås uppnås. Detta kan uppnås genom trimning och effektivisering av systemet. Genom att förlänga mötesspåret mellan Brattheden och Ramnäs på delen Fagersta-Kolbäck, möjliggörs en effektivare fordonsanvändning så att fler turer kan köras längs banan med befintlig fordonsflotta.

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

Åtgärder för förbättrad arbets- och studiependling via Bergslagspendeln ger förutsättningar för tillväxt i hela Västmanland. Åtgärder på banan för en förbättrad godshantering ger möjligheter för ett trafikslagsövergripande transportsystem där sjötransporternas potential kan nyttjas effektivare.

4.1.7 Fagersta-Norberg-Hedemora/Falun-Rättvik

Stråket omfattar riksväg 69. Den var tidigare en länsväg som under 2012 pekats ut som riksväg.

Brister och behov

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

4.1.8 Kungsör-Köping-Kolsva-Fagersta

Stråket omfattar väg 250. Stråket är viktigt för den regionala arbetspendlingen där sträckan Kungsör-Hed också är en viktig del av det strategiska vägnätet i länet.

Vägen mellan Kungsör och Köping är viktig för arbetspendling, samt den primära transportvägen för farligt gods. Vägen omfattas idag till stor del av en hastighetsbegränsning om 90 km/h i avvaktan på utredning om vilka åtgärder som ska vidtas för att säkerställa funktion och trafiksäkerhet. Norr om Hed och hela vägen till riksväg 68 i Fagersta är hastigheten 80 km/h. Vägen kan komma att öka i betydelse för såväl godstransporter som arbetspendling vid en gruvetablering i Riddarhyttan och på sikt även i Fagersta.

Brister och behov

Vägens utformning och trafikflöden kräver att åtgärder görs för att uppnå trafiksäkerhet längs sträckan. En åtgärdsvalsstudie för stråket Stora Sundby/Alberga på väg 56 tillsammans med väg 250 fram till Kolsva behöver genomföras under perioden för att få en helhetssyn i stråket. Om vägen inte byggs om till mötesfri väg kommer hastigheten på sikt att sänkas till 80 km/h.

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

Stråket omfattar väg 252 och förbinder bruksorterna Ramnäs och Surahammar med E18 i söder samt i förlängningen Eskilstuna/Norrköping via riksväg 56. Vägen är en viktig väg för näringsliv och boende i Surahammar och Hallstahammar. Under planperioden 2014- 2025 byggdes vägen om i ny sträckning med mötesfrihet mellan Hallstahammar och Surahammar.

Brister och behov

Trafikflödet norr om väg E18 och vidare mot Hallstahammar har trafikflöden som kan motivera mötesfri väg.

4.1.10 Örebro-Skinnskatteberg-Ramnäs

Stråket omfattar väg 233. Den är en viktig väg för näringslivet samt för arbetspendlingen till och från Skinnskatteberg. Dess betydelse för såväl godstransporter som arbetspendling kan komma att öka vid en gruvetablering i Riddarhyttan. Befintlig väg är ca 35 år gammal och har god standard med avseende på linjeföring och siktförhållanden. Under vinterhalvåret upplevs sträckan som problematisk på grund av nivån på vinterväghållningen. Näringslivets transporter och arbetspendlare väljer andra ofta längre transportvägar ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Brister och behov

Hastigheten är idag 90 km/h men kan på sikt komma att sänkas till 80 km/h om inte vägen byggs ut till mötesfri väg. Vinterväghållningens standard behöver ses över för att vägen ska upprätthålla sin funktionalitet året om.

4.1.11 Södertälje sluss och Mälarfleden

Ombyggnationen av Södertälje sluss har påbörjats och tillhörande farledsåtgärder planeras för genomförande under början av planperioden. Sedan Mälarfleden fördjupades i början av

1970-talet har godset i Mälarsjöfarten legat kring fyra till fem miljoner ton per år. Samtidigt har antalet anlöp halverats på grund av att fartygen blivit allt större, vilket inneburit att de allt eftersom inte kunnat trafikera Mälaren.

Södertälje sluss och åtgärderna i Mälarfärleden är viktiga för Västmanlands län, vilket inte minst har visat sig i den samfinansiering som länet bidragit med 2014-2025. Utbyggnaden av Södertälje sluss och åtgärderna i färleden ger ökad säkerhet. Färleden breddas och fördjupas, vilket ger en större säkerhetsmarginal mellan fartygen och färledens botten, samtidigt som modernare och säkrare fartyg kan trafikera leden.

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

Brister och behov

För att till fullo kunna använda sig av den potential som sjöfarten och det nya mälarmax som projektet medför, måste Hjulstabron åtgärdas. En stor del av nyttan med projektet går förlorad om bron inte byggs om, det bör därför ske så tidigt som möjligt i planperioden för att överflyttning av gods från land till sjö inte ska fördröjas.

Det ställer även krav på övrig landinfrastruktur. Gods blir allt tyngre och mer skrymmande och behoven ökar av bärighet både på järnväg och väg. Genom att skapa förutsättningar för mer gods att gå till närmsta hamn kan landinfrastrukturen avlastas och frigöra kapacitet för andra transporter.

4.1.12 Övriga länsvägar

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

Runt Västerås finns det ett antal länsvägar till kommunens större tätorter, som har betydande trafikflöden. Vägarna utgör viktiga länkar för att binda ihop tätorterna med centrala Västerås, det gäller till exempel vägarna ut till Skultuna, Tillberga, Tortuna, Irsta och Dingtuna.

4.1.13 Övriga järnvägar

Norbergsspåret Ängelsberg-Snyten-Kärrgruvan-Bålsjön är enkelspårigt och har mycket låg standard. På sträckan Ängelsberg-Snyten finns trafiklednings- och trafiksäkerhetssystem och sträckan är elektrifierad. Sträckan Snyten-Kärrgruvan-Bålsjön saknar dock automatiskt trafikledningssystem och den är heller inte elektrifierad. Delen Snyten-Ängelsberg trafikeras enbart av genomgående godstrafik. Den norra delen av banan används enbart av turisttrafik sommartid. Det finns önskemål om att uppgradera banan mellan Snyten och Bålsjön till högsta bärighetsklass och även elektrifiera den. En uppgradering skulle innebära att ett antal företag i Norberg skulle kunna överföra sina transporter från lastbil till järnväg.

4.1.14 Gång- och cykelvägar

Flertalet tätorter i Västmanland är av en sådan storlek att cykel är ett attraktivt trafikslag längs särskilda gång- och cykelvägar eller i samtrafik på lågtrafikerade gator och vägar.

En erfarenhet av utbyggnaden av mötesfria vägar i landet är att möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig längs och tvärs vägarna upplevs ha försämrats. Även i Västmanland finns ett behov av att se över möjligheten att gå och cykla längs delar av de vägar som byggts ut till mötesfria vägar. Behoven av gång- och cykelåtgärder är stora i länet för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande utan felande länkar. I arbetet med handlingsplanen till den regionala gång- och cykelstrategin som påbörjas under hösten 2017, tydliggörs behoven och en prioritering för genomförandet av ett funktionellt sammanhållet nät i länet.

5 Olika perspektiv på Västmanlands förutsättningar för hållbar tillväxt

Situationen skiljer sig åt i länet gällande tillgänglighet och behov av infrastruktursatsningar för tillväxten.

För att synliggöra de utmaningar och behov har varje kommun skrivit ett stycke om sin utveckling med koppling till befolkning, bostäder och sysselsättning. Då infrastrukturen är ett system som ska fungera som en helhet så har de även skrivit om de åtgärder som från kommunens synvinkel är de högst prioriterade åtgärderna oavsett om de är inom den statliga- eller kommunala infrastrukturen.

Handelskammaren och regionens turismfunktion har på samma sätt beskrivit vad som är viktigt ur näringslivssynpunkt för utveckling och tillväxt.

På Regionen Västmanlands webb (<http://regionvastmanland.se/lanstransportplan>) finns kompletterande och mer detaljerat material från kommunerna. Under 2017 kommer detta underlag tillsammans med övrigt planeringsunderlag att arbetas in i en karttjänst.

5.1 Länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys

Bostadsmarknadsanalysen för Västmanlands län är en del i Länsstyrelsens arbete med att lämna råd, information och underlag för kommunernas planering av bostadsförsörjningen. Länsstyrelsen ska enligt förordningen (2011:1160) om regionala bostadsmarknadsanalyser och kommunernas bostadsförsörjningsansvar årligen analysera bostadsmarknaden i länet i en skriftlig rapport, som redovisas till Boverket.

Bostadsfrågorna är centrala när det gäller möjligheten till regional utveckling och de är tätt förknippade med en fungerande arbets- och studiemarknad med hög tillgänglighet. I 2017 års bostadsmarknadsanalys lyfts också utmaningarna med bostadsförsörjning för särskilda grupper, där kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning är ett viktigt strategiskt dokument för att på lång sikt säkra bostadsförsörjningen för alla länets invånare. Som kunskapsunderlag och stöd för kommunernas arbete med att ta fram riktlinjer för bostadsförsörjning beskrivs i rapporten några viktiga förutsättningar avseende demografi, infrastruktur, pendling och prisutveckling för bostäder i länet.

Befolkningen ökar i Västmanland

Befolkningen ökar i Västmanland, under 2016 med ca 1,25 procent vilket är mer än de senaste åren. I riket ökade befolkningen med ca 1,5 procent under 2016. Samtidigt ökar också försörjningskvoten i Västmanland mer än för genomsnittet i riket. I jämförelse med föregående år då samtliga kommuner hade en positiv befolkningsutveckling var det under 2016 två kommuner i länet som hade en negativ befolkningsutveckling.

Bostadsbrist i länet som helhet

Det råder fortsatt brist på bostäder i större delen av länet. 2016 uppgav alla kommuner underskott på bostäder, skillnaden i 2017 års bostadsmarknadsenkät är att Skinnskatteberg uppgav balans på bostadsmarknaden i kommunen som helhet. Under det senaste året fortsätter trenden för länet som helhet att underskottet växer även i kommunernas övriga delar och kommer göra så generellt enligt bedömningen de kommande tre åren, i de flesta kommuner.

Bostadsbyggandet ökar

Antalet färdigställda bostäder i länet ökade från 584 år 2015 till 958 under 2016, vilket fortfarande ligger något under det regionala utvecklingsprogrammets mål om 1 000 färdigställda bostäder i länet per år fram till 2020. Antalet påbörjade bostäder var ungefär likvärdigt 2016 som 2015, knappt 1 200 i hela länet enligt SCB. Genomsnittspriset för småhus fortsätter att stiga i länet, ca 8 procent 2016, vilket är jämförbart med riket som helhet.

Det behövs bostäder för alla

Det råder generellt underskott på bostäder för särskilda grupper, ett underskott som ökat i länet det senaste året. Då det finns ett generellt underskott av bostäder försvåras bostadsförsörjningen för särskilda grupper ytterligare.

Buller är ingen begränsande faktor för bostadsbyggande i länet

Buller, överklagande av detaljplaner och konflikt med övriga allmänna intressen inom PBL är inte begränsande faktorer i länet som helhet. Färre kommuner anger höga produktionskostnader och fler anger brist på detaljplanelagd mark i attraktiva lägen vilket antyder en ökad efterfrågan och vilja i Västmanland att bygga bostäder.

Ökad aktivitet i framtagande av riktlinjer för bostadsförsörjning

Tre av länets tio kommuner har riktlinjer för bostadsförsörjning antagna i kommunfullmäktige 2014 eller senare. Fem kommuner i länet har riktlinjer under framtagande och räknar med att dessa blir antagna under 2017.

5.2. Länets kommuner

5.2.1 Arboga kommun



Arboga kommun hade vid slutet av 2016 en folkmängd på närmare 13 900 personer. Befolkningsmålet fram till 2030 är att invånarantalet i Arboga växer till 15 000 personer. Bebyggelsen i kommunen är idag främst koncentrerad till Arboga stad och tätorterna Medåker och Götlunda. Genom att koncentrera samhällsutvecklingen inom Arboga kommun till kärnorna kan i stor utsträckning befintliga kommunikationer och teknisk försörjning användas samtidigt som underlaget för kollektivtrafik, service och verksamheter stärks. Befolkningsmålet innebär att cirka 550 nya bostäder behöver byggas i Arboga till 2030. Arbogas läge är strategiskt viktigt i regionen. Inom en radie av 10 mil nås arbetsmarknaderna Örebro, Västerås och Eskilstuna vilket erbjuder goda möjligheter för en familj att bosätta sig i någon av Arbogas attraktiva miljöer.

Bostadsbyggande

För närvarande pågår byggnation av många nya villor och för att möta efterfrågan söker kommunen nya platser för småhusbebyggelse.

Arboga kommun är inne i en expansiv fas med målet att bli 15 000 invånare till 2030. Flera större byggprojekt är igång samtidigt och försäljningen av villa tomter har ökat kraftigt. Det mesta planeras att byggas i Arboga tätort med närhet till befintlig infrastruktur. I de centralare delarna uppförs villor på mindre strötomter med en ambition att förtäta staden. På många ställen i stadskärnan är det dock svårt att hitta större ytor för en mer sammanhängande nybyggnation.

Genom att skapa bättre förutsättningar på landsbygden, som fiberutbyggnad, vatten- och avlopp samt LIS-områden skapas nya möjligheter att bosätta sig i kommunens mindre tätorter.

Arbetsplatser och industriområden

Arbogas industriområden ligger mellan 2-5 km från resecentrum. Sätra i norr är det större området som för närvarande medger byggnation för verksamheter och industri. Området har etablerats till större delar i etapp 1 och detaljplanen medger en utökning av handel och industri även söder om E18/E20. Planer finns på att utöka befintliga industriområden om det efterfrågas.

Infrastruktur

I Arboga sammanstrålar vägarna E18, E20 och järnvägarna Mäljarbanan och Svealandsbanan. Varje dag pendlar ungefär 1 800 personer in till Arboga och 2 300 pendlar ut. Infrastrukturen är en viktig förutsättning för kommunens fortsatta utveckling där följande infrastrukturåtgärder är högst prioriterade:

- Motorväg hela vägen mellan Örebro och Västerås som en viktig säkerhets- och pendlingsåtgärd.
- Åtgärder på järnväg för ökad kapacitet och tillgänglighet i stråket mellan Stockholm och Oslo. Exempelvis genom dubbelspår på Mäljarbanan mellan Örebro och Västerås.
- Ett sammanhållet cykelnät eftersträvas i KAK¹⁰ och inom Arboga kommun. Nyttan måste dras av utbyggnad av VA, fjärrvärme och fiber.
- Led om transporter med farligt gods från väg 572 genom Arboga stad till E18/E20.

¹⁰ KAK står för kommunerna Köping, Arboga och Kungsör

- Förlängning av GC-vägnätet utanför tätort (inom 1-10år)

5.2.2 Fagersta

Fagersta ligger i norra Västmanland, omgiven av kommunerna Norberg, Skinnskatteberg, Smedjebacken, Sala och Surahammar. Stadsbebyggelsen och dess angränsande industriområden täcker idag en yta om ungefär elva km², och tätorten har ett flertal bostadsområden, exempelvis Skansen, Egna hem och Andra sidan. Staden, som tillhör Bergslagen, är historiskt sett starkt förknippat med gruvdrift och metallindustri men har även tillgång till såväl karaktäristiska bebyggelsemiljöer som stadsnära naturområden. Exempelvis finns en kanalmiljö med starkt kulturhistoriskt värde och ett aktivt idrotts- och föreningsliv. Trots dessa fördelar finns även ett antal utmaningar, vilket bland annat framgår i den fördjupade översiktsplanen, FÖP, för Fagersta stad. Där nämns exempelvis bebyggelseområdenas inbördes relation, centrumområdets låga dragningskraft och svårigheten att hitta lämpliga placeringar av skolor och äldreboenden.

Befolkningen i Fagersta har under senare år ökat snabbare i antal än i landet i genomsnitt. Detta är något som, förutom att vara en stor tillgång, naturligtvis leder till att trycket på centrala samhällsfunktioner, däribland bostadsmarknaden, stiger. Incitament för att bygga och utveckla bostadsbeståndet är således högre idag än på många år.

Befolkning och pendling

I början av 1970-talet var invånarantalet i Fagersta som högst då ungefär 17 000 personer bodde i staden. Antalet har sedan stadigt minskat men under senare år har en befolkningstillväxt skett och idag bor närmare 13 500 personer i Fagersta.

Arbetspendlingen har under en tioårsperiod ökat kraftigare än sysselsättningstillväxten. Gemensamt för alla kommuner i Västmanland är att det främst är män som pendlar och Fagersta har, i likhet med sju av tio kommuner i Västmanland, en större inpendling än utpendling. Möjligtvis bidrar bristen på bostäder till att förvärvsarbetande personer tvingas bo utanför kommunen trots att de arbetar i Fagersta.

Fagersta var tidigare ett utpräglat brukssamhälle och är fortfarande en betydande industristad med ett rikt näringsliv, delvis uppbyggt kring företag som har sitt ursprung i det gamla bruket, Fagersta bruks AB. Flera av de större företagen hör till de världsledande inom respektive branscher: hårdmetall, bergborrverktyg, trävaror samt rostfria produkter. Dessutom finns i kommunen en växande mångfald av mellanstora och mindre företag.

Bostadsbestånd och hushållens fördelning

I Fagersta kommun bor ungefär 90 procent av befolkningen i huvudtätorten där bostadsbeståndet till största del uppfördes från 1900-talets början till 1970-talet. Det finns obebyggda tomter avsedda både för enbostads- som flerbostadshus i såväl centrum som i vissa av de befintliga bostadsområdena.

Rörligheten på bostadsmarknaden begränsas naturligtvis av att andelen nybyggnationer är så liten, vilket leder till att det är svårt att göra bostadskarriär i Fagersta. Vidare finns det en brist på boende för den äldre generationen som är redo att flytta och överlåta småhus till yngre familjer.

Mål med bostadsförsörjningen

I Fagersta ska alla invånare ha möjlighet till bra boende, arbete, utbildning och samhällsservice och kommunen ska bidra till upprätthållandet av socialt hållbara samhällen med färre konflikter, bättre folkhälsa och ökad jämlikhet. För att skapa förutsättningar för detta krävs en blandning av olika boendetyper och upplåtelseformer, fler bostäder i centralt läge och fler attraktivt belägna tomter för enbostadshus.

Kommunens mål med bostadsförsörjningen utgår från det nationella målet för bostadspolitiken, nämligen ”långsiktigt väl fungerande bostadsmarknader där konsumenternas efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven”.

I kommunens antagna Vision 2030 framhålls att Fagersta ska vara ”en plats där människor har möjlighet att förverkliga sina drömmar, i en kommun som växer och utvecklas på ett hållbart sätt ...”. Vidare finns tre centrala mål relaterade till bostadsförsörjningen, nämligen att

– Det byggs bostäder i olika storlekar och till rimliga priser i såväl attraktiva lägen i hela kommunen som inom tätorten. Tillgången till bostäder för alla säkras genom ett brett

utbud av olika bostadsformer

– Vi utformar socialt hållbara bostäder över generations- och kulturgränser med en blandad bebyggelse av gammalt och nytt och med olika upplåtelseformer

– Vi har en god kommunal planberedskap för att kunna bygga efter behov.

I den fördjupade översiktsplanen framgår att Fagersta ska tillhandahålla en attraktiv livsmiljö och en hållbar användning och utveckling av mark, vatten och bebyggelse. Dessutom presenteras ett antal ställningstaganden vilka alla kan relateras till målen i Vision 2030.

Exempelvis bör kommunen verka för en ökad variation av olika bostadstyper och för att obebyggd eller lågt exploaterad, planlagd, tomtmark ska tas i anspråk för byggnation i syfte att levandegöra och förtäta staden. Vidare ska kommunen rusta upp befintligt bostadsbestånd och dessutom, på sikt, skapa nya, strategiskt belägna och attraktiva bostadstomter som ett led i att tillgodose befintligt bostadsbehov samt attrahera nya invånare.

I den fördjupade översiktsplanen beskrivs vilka områden som är intressanta för bostadsbyggande samt vilka åtgärder som krävs och hur de ska prioriteras. Bland annat sker inventering och iordningställande av byggbar mark för bostäder.

Infrastruktur

Riksvägarna 66 och 68 går igenom Fagersta och två tåglinjer (Västerås – Ludvika och Gävle – Örebro) möts i kommunen. Riksväg 68 är till exempel ett viktigt godsstråk genom Bergslagen vilket även gäller tåglinjen Gävle – Örebro.

För kommunen är det av stor betydelse att det byggs ett mötesspår i Ramnäs för att möjliggöra tätare tågtider mot Västerås. Kommunen prioriterar även byggandet av en GC-väg till Norberg.

Fiberutbyggnaden i Fagersta kommun är god och vi räknar med att nå det av regeringen uppsatta målet 100 Mb/s till 90 procent av befolkningen år 2020.

5.2.3 Hallstahammars kommun

Hallstahammar är Västmanlands minsta kommun till ytan vilket skapar goda förutsättningar för effektiva resor. Kollektivtrafiken inom kommunen som består av brukslinjen, flexlinjen och servicelinjen är avgiftsfri. Vid år 2008 bodde det drygt 15 000 personer i kommunen och i slutet av 2016 var vi nästan 16 000. Den stora befolkningsökningen har skapat en brist på bostäder vilket kommunen nu arbetar intensivt för att tillgodose. Hallstahammar har med sin närhet till andra kommuner däribland Västerås en stor andel in- och utpendlare. Drygt 1800 pendlar varje dag in till Hallstahammar och knappt 3500 pendlar ut. I samband med länets förhållandevis korta avstånd skapar det goda förutsättningar att utöka kollektivtrafiken.

Bostadsbyggande

Hösten 2016 antog kommunen ett bostadsförsörjningsprogram för åren 2016-2019 med en framåtblick till och med 2024. Bostadsbehovet till och med 2019 har bedömts till 300 nya bostäder och till och med 2024 till 700 bostäder. Storleken på bostadsbyggandet är ett stort åtagande för kommunen eftersom bostadsutvecklingen under 80- 90- och 00-talet varit mycket lågt. I nuvarande översiktsplan, detaljplaner och kommande detaljplaner samt pågående exploateringar finns det möjlighet att bygga cirka 800 bostäder i Hallstahammars tätort, ca 200 i Kolbäckes tätort och cirka 60 bostäder i Strömsholms tätort. Eftersom behovet i dagsläget är stort förväntas flera av dessa projekt att genomföras under de kommande åren.

Därmed ökar vikten av trafiklösningar för att arbeta mot ett hållbart samhälle.

Sysselsättning/arbetsmarknadsområden

Hallstahammar har gått från en bruksort till en kommun med över 800 aktiva företag. Stora personalintensiva områden finns i alla tätorterna men med tyngdpunkt i Hallstahammar, eftersom flera stora industrier och verksamhetsområden ligger i tätorten.

Högst prioriterade infrastrukturåtgärder

Mötesspår Ramnäs-Brattheden

För att gynna ett hållbart samhälle anser Hallstahammar att åtgärder för att främja tågtrafiken bör prioriteras. En god kollektivtrafik är dessutom en av de viktigaste punkterna för att Hallstahammar ska fortsätta växa och vara en god boende- och företagsort. Ett mötesspår mellan Ramnäs och Brattheden behövs för att utöka tågtrafiken till och från Västerås. Målsättningen är att öka kollektivtrafikresandet och att flytta över resande från buss till tåg då kapaciteten är betydligt högre och tågen är effektivare än bussarna. Dessutom är det en problematik med platsbrist för bussar i Västerås.

Resecentrum, Hallstahammar

I den fortsatta satsningen på ett kollektivt resande ska buss och tåg samlokaliseras i ett nytt resecentrum. Resecentrumet kommer vara en plats som ska göra det bekvämt och förenkla vardagen för den som väljer att resa kollektivt.

Motorvägsstandard E18, Köping-Västjädra

Trafiksäkerheten på sträckan är låg där olyckor dagligen sker. Vägen behöver få motorvägsstandard där samtliga av/påfarter byggs om för en ökad trafiksäkerhet. En höjning av bron över Kolbäckesån behöver också ordnas för att på lång sikt trygga båttrafiken och turismen

på och längs Strömsholms kanal.

Gång- och cykelväg (GC-väg) Strömsholm-Kolbäck

Arbetet pågår från Trafikverkets sida. Det är av stor vikt att tätorterna kopplas samman för att möjliggöra ett säkert och hållbart resande även för de som inte har körkort.

GC-väg Kolbäck-Eriksberg

Viktig sträcka där många cyklar idag och som med små medel skulle koppla ihop tätorterna. Mycket trafikfarlig sträcka för de cyklister som använder vägen idag.

GC-väg Lyckhem-Hallstahammar

En saknad länk för att knyta ihop Kolbäck med Hallstahammar. Möjliggör även för boende i Lyckhem och Sörstafors att kunna cykla till Hallstahammar.

GC-Väg, Västeråsvägen, Kolbäck

Trafiksäkra för oskyddade trafikanter genom att koppla ihop Kolbäckens tätort med fotbollsplanerna och folkets park.

GC-väg Hallstahammar-Västerås

Kan möjliggöra ett säkert cyklande mellan orterna som även gynnar turism och rekreationscyklingen.

GC-väg Kolbäck-Köping

Fortsatt satsning på ett heltäckande gång- och cykelnät mellan kommunerna.

GC-väg Hallstahammar-Surahammar

Fortsatt satsning på ett heltäckande gång- och cykelnät mellan kommunerna.

Motorväghållplats, Erikslund

En motorväghållplats behövs för busstrafiken mellan Västerås och Hallstahammar. Hållplatsen skulle möjliggöra att invånare kan ta bussen istället för bilen till Erikslund som är ett stort handelsområde där även många arbetar.

Motorväghållplats, Eriksberg

En hållplats för busstrafiken på E18 till och från Västerås. Möjliggör att regionalbussar kan stanna för arbetande vid Eriksberg eller t.ex. att bussar till Arlanda kan stanna till utan fördröjd tid.

5.2.4 Kungsörs kommun

Kungsörs kommun är i ett expansivt skede. Befolkningen ökar i snabb takt samtidigt som det råder bostadsbrist. Det finns ett politiskt mål att Kungsör ska ha 9 000 invånare år 2025. För att nå målet finns det planer för att bygga bostäder i attraktiva och kollektivtrafikhärlägen. För att ytterligare öka kommunens attraktivitet kommer centrum i Kungsör och Valskog att byggas om. Det kommer att bli bättre tillgänglighet för cyklister och gående samt ge ökade förutsättningar för näringslivet att utveckla sina verksamheter. Strategin är att binda ihop centrum, hamnområdet och resecentrum och därmed öppna upp Arbogaån och Mälaren för

både boende, verksamheter, invånare och turister. Vidare håller kommunen på med att anpassa järnvägsstationen till ett nytt och modernt resecentrum. Totalt planeras det för cirka 250 bostäder till år 2025.

Sysselsättning/arbetsmarknadsområden

Industriområdet längs Kungsgatan inrymmer kommunens största arbetsgivare men även flera mindre och mellanstora företag. Det är nära till järnvägsstationen, E20 och länsväg 250. Tillgången till väl fungerande infrastruktur är central för utvecklingen av området och för att öka sysselsättningen i kommunen. Kungsör har relativt hög arbetslöshet, en god tillgång till kommunikationer för arbets- och studiependling är avgörande för att minska arbetslösheten och utöka arbetsmarknadsregionen.

Då det råder stor brist på industrimark i kommunen planeras det för minst 10 nya industritomter i anslutning till befintligt industriområde. Detaljplanearbetet beräknas starta 2018. Längs Kungsgatan planeras det för ett nytt industriområde med av- och påfart från väg 560. Vidare planeras det för ett nytt ett företagsområde söder om E20. Detaljplanearbetet beräknas starta under planperioden.

Högst prioriterade infrastrukturåtgärder

Nationell nivå

Svealandsbanan och Stockholm-Oslo: Svealandsbanan är central för kommunens arbets- och studiependling. En ökad trafikering skapar bättre förutsättningar för bostadsbyggande i kommunen och är en förutsättning för att näringslivets ska få tillgång till arbetskraft och utveckla sina verksamheter. Halvtimmestrafik i högtrafiktid är en förutsättning för en modern arbetspendling i regionen. En utveckling av snabbtåg mellan Stockholm och Oslo med mellanliggande stationer är en viktig del av att utveckla arbetsmarknaden både regionalt, nationellt och internationellt.

Riksväg 56: Sträckan Kungsör-Alberga har stora brister i trafiksäkerheten och låg vägstandard. Det finns även bristande skydd för Kungsörs vattentäkt. Vägen är en del av en viktig nationell transportled. Här behövs åtgärder som breddning, uträtning, mötesseparering och skydd för vattentäkten. En bättre vägstandard och kortare restid ger förutsättningar för kollektivtrafik på sträckan.

Ny avfart E20: Kungsörs kommun planerar att utveckla ett företagsområde i närheten av korsningen E20 och väg 560. Då behövs en ny på- och avfart från E20 till det planerade området söder om E20.

E20 Kungsör-Eskilstuna: Stora trafiksäkerhetsbrister vid korsningarna Kungsörs tätort och E20 samt bristande framkomlighet på sträckan. Nya på- och avfarter och utbyggnad till 2+2 körfält.

Mäljarbanan: Dubbelspår på sträckan Örebro-Kolbäck är central för att utveckla Mäljarbanan men även för att utveckla Svealandsbanans/Mäljarbanans trafikering mellan Eskilstuna och Örebro. Ett dubbelspår är en förutsättning för att trafikutbudet ska kunna öka och för att stärka robustheten i systemet. Att utveckla ett pendeltågliknande system mellan Örebro och Västerås med tågstopp i Valskog skulle binda ihop arbetsmarknadsregionerna.

E18: Motorväg mellan Köping och Västjädra. Goda och säkra kommunikationer till Västerås

är viktigt för kompetensförsörjningen i hela regionen.

Regional nivå

Vägbron över Arbogaån, länsväg 250: Brister för gång- och cykeltrafikanter över- och i anslutning till vägbron och järnvägsövergången. Här behövs åtgärder för att säkerställa god tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Behovet kommer att öka när de nya bostäderna är klara och när det blir en cykelväg mellan Kungsör och Köping.

Cykelväg mellan Kungsör och Köping: En cykelväg mellan kommunernas tätorter ger förutsättningar för arbets- och studiependling längs sträckan men även för sport- och fritidscyckling vilket är positivt ur ett miljö- och folkhälsoperspektiv.

Länsväg 250: Vägen är central för arbets- och studiependling, kollektivtrafik och godstransporter. Det är även en omledningsväg mellan E20 och E18. För Kungsörs kommun är det viktigt att vägens standard förbättras, att det byggs en cykelväg mellan tätorterna och att busshållplatsernas standard höjs.

Väg 560: Väg 560/Kungsgatan fungerar som en genomfartsled mellan väg 250 och E20. Utmed Kungsgatan behövs flera åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten och minska den tunga genomfartstrafiken.

Lokal nivå

Gång- och cykelvägar Utveckling av gång- och cykelvägar i kommunen för att skapa ett väl utvecklad och sammanhållen infrastruktur med god tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Resecentrum: Åtgärder för bussangöring för lokaltrafik, stomtrafik och chartertrafik samt nya cykelparkeringar och digitalt informationssystem.

5.2.5 Köpings kommun

Köpings kommun ligger centralt i Mälardalsregionen med städerna Västerås, Eskilstuna och Örebro på bekvämt avstånd. Det innebär att familjer kan utnyttja den lagom stora ortens fördelar samtidigt som de har tillgång till en betydande arbetsmarknad.



Vid slutet av 2016 hade kommunen 25 950 invånare. Om den nuvarande utvecklingen fortsätter kan siffran år 2025 vara omkring 28 000. Det medför att det behövs planberedskap för ett stort antal nya bostäder.

Huvuddelen av kommunens bebyggelse finns i Köping, samt i de mindre tätorterna Kolsva och Munktorp. Vi kan även förvänta oss att en stor del av den nya bebyggelsen kommer att efterfrågas där. Det underlättar i sin tur teknisk försörjning, samhällsservice och inte minst det kollektiva resandet i en expanderande region. För närvarande arbetspendlar cirka 3100 från Köping till andra kommuner medan omkring 3600 pendlar in till kommunen. Via kommunen passerar konkurrenskraftig järnväg samt motorväg som bland annat medför att kommunen erbjuder goda pendlingsförhållanden för arbets- och bostadspendlare.

Med en ökande befolkning i Mälardalsregionen ökar även behoven av både person och godstransporter. En stor del av dagens godstransporter använder landinfrastrukturen på sin väg genom Sverige, istället för att se sjöfarten som en naturlig del i transportkedjan. Användningen av infrastrukturen behöver effektiviseras och bli trafikslagsövergripande för

att kunna nå uppsatta miljö- och klimatmål samt förbättra kapacitetsutnyttjandet av landinfrastrukturen. En viktig del detta system är hamnverksamheten i Köping. En stor satsning pågår både i farleden och i hamnen för att kunna ta emot större fartyg.

Bostadsbyggande

Bostadsbeståndet i kommunen är i dagsläget inte tillräckligt. Det finns ett underskott av bostäder i kommunen som helhet och särskilt i tätorten Köping. Efterfrågan på bostäder är därmed stor och det gäller för både småhus och flerbostadshus.

För närvarande pågår byggnation av flerbostadshus i Köpings tätort och för att möta efterfrågan på småhustomter prioriterar kommunen planering för småhusbebyggelse i nya bostadsområden men också kompletterande bebyggelse av både småhus och flerbostadshus. Detaljplanearbete för att möta behovet pågår och kommer att fortsätta under planperioden på flertalet områden i kommunen. Utifrån befolknings- och bostadssituationen idag och befolkningsprognosen så är målen för bostadsförsörjningen i Köpings kommun:

Småhus: Antalet byggklara tomter ska uppfylla behovet och det ska alltid finnas minst 20 stycken lediga tomter i kommunens tomt- och småhuskö fördelat på olika områden i olika miljöer.

Flerbostadshus: Kommunen ska planera för byggnation av i genomsnitt 60 nya lägenheter i flerbostadshus per år. Detta innebär att kommunen totalt ska planera för 600 nya lägenheter i flerbostadshus under tioårsperioden 2017 till 2026.

Nyproduktionen riktas mot en blandad målgrupp och innehåller med fördel en blandning av lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer för att kunna möta både direkta behov av t.ex. små lägenheter, men också för att få igång rörligheten på bostadsmarknaden genom att producera attraktiva boendialternativ för olika grupper, såsom äldre som idag bor kvar i sina småhus.

Sysselsättning/arbetsmarknadsområden Industriområdet längs Arbogavägen i södra tätorten inrymmer en av kommunens största arbetsgivare. I nära anslutning riktning öst finns ytterligare industriområde bestående av flera mindre och mellanstora företag samt Köpings hamn. Hamnen är viktig för Köpings sysselsättning och är beroende av goda kommunikationer både på land och i inloppet till sjöss. Även norra sidan av hamninloppet är en strategiskt viktig plats för Köpings kommun.

Kommunen har identifierat en ökad efterfrågan på mark för industri- och handelsändamål. Förfrågningar har främst inkommit från externa intressenter som önskar större markytor till företagsetableringar. Specifikt intresse för handelsetableringar har visats för mark längs E 18, vid handelsområdet BigInn och i centrala Köping. Samtidigt som efterfrågan på mark ökat råder det brist på mark för verksamhet i kommunen.

Planarbete för nya verksamhetsområden pågår.

Prioriterade infrastrukturåtgärder

Väg

Statlig

Utbyggnad av E18 till motorväg

E18 är av särskild internationell betydelse men saknar motorvägsstandard på sträckan Köping - Västjädra vilket orsakar svåra kapacitetsproblem. Utbyggnad till motorvägsstandard av E18 är nödvändig för en fungerande infrastruktur i regionen.

Cirkulationsplats vid avfart E18/Väg 250

En cirkulationsplats skulle minimera köer på utfarten från E18 samt förbättra

trafiksäkerheten i korsningen.

Kommunal Cirkulationsplats vid BigInn

Tidvis är det köer vid in- och utfart till handelsområdet. En cirkulationsplats skulle underlätta flödet till och från området samt förbättra trafiksäkerheten i korsningen.

Infart Öster

När Köping växer österut kommer en ny Infart Öster om staden att behövas. Med en sådan infart skulle trafiken till Norsa industriområde, dit farligt gods transporteras, inte behöva gå genom Köpings centrala delar.

Förlängning av Ängebyleden

Vägutredning ska tas fram under året. Detta i syfte att avlasta Nya Hamnvägen med en ny väg då ny infart planeras till hamnen och ny industritomt på Sjtullen 1:2. Syfte är också att leda runt godstrafik från väg 250 till Ängebyleden.

Ullvileden-Ängebyleden

Mark för en ny väg reserveras väster om Volvo mellan Ullvileden och Ängebyleden. På så sätt slipper tung trafik mot Norsa korsa järnvägen och svänga vänster in på länsväg 250.

Järnväg

Statlig

Höghastighetståg Stockholm – Oslo

En väl fungerande järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo är viktig för regionens fortsatta utveckling och attraktivitet.

Kommunal

Utbyggnad av hamnspår

Utbyggnad av spår i hamnen till ”trippelspår” med förlängning till pågående planerat verksamhetsområde Sjtullen 1:2. Det medför en kapacitetshöjning av hamnens volymer till järnväg samt ökar flexibiliteten på verksamhetstomten Sjtullen 1:2.

Gc-vägar

Utvecklingen av gång- och cykelinfrastrukturen är viktig för tillgänglighet och säkerhet för de oskyddade trafikanterna. Några av dessa viktiga länkar är:

Cykelbro till Jägaråsen

En gång- och cykelbro från Malmön till Jägaråsen i Kungsörs kommun för att avsevärt förkorta cykelvägen Köping - Kungsör samt göra den säkrare.

Ny cykelväg mot Munktorp

Ny cykelväg mellan Erikslundsvägen och viadukten.

Ny cykelväg Köping-Himmeta

Sträckan mellan Köping och Himmeta är viktig att åtgärda då vägen är planerad att användas för tunga transporter

Ny cykelväg till Arboga och Kungsör

- *En ny gc-väg behövs längs väg 572 till Arboga.*

- *En ny gc-väg till Kungsör där en dragning skulle kunna vara via Valskog längs väg 577 och väg 250.*



5.2.6 Norbergs kommun

Norbergs kommun hade vid utgången av år 2016 en folkmängd på 5800 personer. Få lediga bostäder finns. Byggbar mark finns planlagd men det är få intressenter som visat intresse av att bygga i Norberg trots efterfrågan på bostäder.

Arbetslivet är diversifierad, Norberg är en typisk småföretagarekommun med stor arbetspendling till främst Fagersta och Avesta.

Vision och mål

Kommunen har en vision inför år 2025. ” Den växande kommunen som är tillgänglig, trygg och utvecklande för alla. Mångfald är den självklara drivkraften för tillväxt och hållbar utveckling”. Kommunfullmäktige har antagit fyra strategiska områden som av kommunstyrelsen brutits ned i tio mål. Flera av målen har relevans för infrastrukturfrågor i bredare mening.

Kommunstyrelsens övergripande mål för perioden 2016-2018:

Den tillgängliga och attraktiva kommunen

1. Invånarna är delaktiga i samhällsutvecklingen och kan påverka den egna livssituationen.
2. Invånarna är trygga i livets alla skeenden.
3. I Norberg tas allas förmåga tillvara och det finns goda möjligheter till livslångt och livsvitt lärande.
4. Norberg är en digitaliserad och innovativ kommun.

Samverkan för hållbar tillväxt och utveckling

5. Natur- och miljöarbete gör det enkelt att göra klimatsmarta val i vardagen.
6. Norberg har ett varierat och blomstrande näringsliv.
7. I Norberg har alla invånare en god hälsa med attraktiva och hälsosamma boendemiljöer.

Unik miljö för fritid, kultur och besöksnäring

8. I Norberg finns ett brett utbud av fritids- och kulturupplevelser samt möjlighet till ett aktivt och varierat föreningsliv för alla.
9. Norberg är en utvecklad arrangemangs- och besöksort.

Kommunen – en attraktiv arbetsgivare

10. Norbergs kommun är en attraktiv arbetsgivare med engagerade, nöjda och stolta medarbetare.

Översiktsplanen

I Översiktsplanen (antagen av kommunfullmäktige dec 2011) finns en vision om en befolkning på 6500 invånare. I ÖP lyfts tre viktiga områden fram för att kommunen ska utvecklas i visionens riktning:

Attraktiva boendemiljöer nära naturen med god tillgänglighet med service och kommunikationer.

Gott företagsklimat; tillgång på kvalificerad arbetskraft och mark för etablering.

Varierad turism baserad på industrihistoriska sevärdheter och en levande landsbygd med

vacker natur och kultur.

I ÖP redovisas för tre strategier för den framtida markanvändningen:

Ökad regional tillgänglighet – förbättrade hållbara transporter för personer och gods.

Stark kärna och en levande landsbygd – bebyggelseutvecklingen koncentreras till orterna Norberg-Kärrgruvan, Karbenning och Bjurfors.

Nära till natur och kultur.

Kommunen med stort hjärta

I maj 2015 var Norberg den kommun i Sverige som hade den största asylmottagningen per capita¹³, med 115 asylsökande per tusen invånare. I absoluta tal rörde det sig om närmare tusen personer som bodde på förläggningar och i de lägenheter som Migrationsverkets hyr i Bolagshagen. Två år senare, i april 2017, har Norbergs asylmottagande minskat till ungefär hälften. Den senaste uppgiften från Migrationsverket (augusti 2017) pekar på totalt omkring 350 asylsökande i kommunen. Den stora strömmen av människor har inneburit utmaningar att hantera både gällande bostäder och ett ökat behov av personal inom olika områden.

Nya bostäder bostadsområden

Planlagd mark för flerfamiljshus och villor finns i attraktiva lägen, centrumnära och/eller sjönära lägen vid sjön Noren. Kommunen har tagit initiativ till en mera omfattande gruvkartläggning som påvisat över 600 gruvhål inom kommunen vilket sätter hinder för bebyggelse i en del centrumnära miljöer. Våren 2017 antog kommunen ett bostadsförsörjningsprogram för åren 2017-2019. Riktlinjer för bostadsförsörjningen i Norbergs kommun är att byggandet av minst 20 nya bostäder påbörjats i Norbergs kommun vid uppföljningen av programmet. Nyproduktion som förtätar i befintliga bostadsområden, och som har tillgång till infrastruktur och kollektivtrafik prioriteras högt. Den sociala hållbarheten ska öka både genom att kommunen tar hänsyn till denna aspekt vid försäljning och anvisning av mark, samt att kommunen strävar efter ett bostadsbestånd med blandade upplåtelseformer inom samma område. Invånare med särskilda bostadsbehov har tillgång till anpassade bostäder. Nyproduktion i trä ska prioriteras, och både planering och byggande ska ske med strävan efter hållbar utveckling.

Arbetsplatser och industriområden

Norbergs industriområden ligger centrumnära, ungefär 2-5 km från resecentrum där busslinjer angör. Ett större sågverk finns i Karbenning, cirka 12 km från centrum. Handeln i centrum är livlig för att vara en ort med 5800 invånare och med nyöppnande av Elsa Anderssons konditori har besöksnäringen ökat högst påtagligt.

Utbildning

Antalet barn i Norbergs förskolor och skolor har ökat under senare år. Antalet elever inom vuxenutbildningen har också expanderat kraftigt mycket på grund av migration. Tillgång till utbildning kommer att vara en nyckelfråga för kommunen och här ligger även tillgång till högre utbildning exempelvis via möjligheter till pendling samt distansstudier. En betydande utmaning är att personalrekrytering, särskilt stor är efterfrågan på behöriga lärare inom skolan.

Infrastruktur

Ett pendeltågssystem behövs för att binda samman Västmanland och öka tillväxten i hela länet. En effektivare transportinfrastruktur krävs i form av kapacitet på spår och väg, samt fordon för trafikering. Genom effektiva kollektiva transporter inom och utom länet utgör avstånden inget hinder för invånarens och näringslivets utveckling. Att transportvägar till och

från Norbergs håller en bra och säker nivå är således mycket viktigt. Väg 68 som går en bit utanför Norbergs centrum är ett betydelsefullt godsstråk genom Bergslagen. Busslinje 500 som går till bland annat till Fagersta och Avesta är viktig för arbetspendlare men även för gymnasieelever som reser till nämnda orter. Att ta sig mellan busstationen i Norberg och Fagersta central tar 20 minuter. En aktuell fråga har varit dragningen av linje 500 som inte längre angör Bjurfors. Det är viktigt att se över busspassningen till tåg vid Fagersta central och Krylbo, för att få så kort väntetid som möjligt mellan buss och tåg.

I Karbenning cirka 12 km från Norbergs centrum finns en järnvägsstation med tågförbindelser mot norr Avesta/ Krylbo och söderut mot Fagersta och vidare till Örebro. Antalet resenärer är lågt då vettig kollektivtrafikförbindelse saknas med Norbergs centrum. Inget direkttåg går till regionstaden Västerås med bland annat högskola vilket är en brist.

Riksväg 69 mot Hedemora och Falun är en annan betydelsefull väg för Norberg. En ambition bör vara att långsiktigt upprusta vägsträckan till likvärdig vägstandard hela sträckan Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik.

Att få till en GC-väg till Fagersta och på sikt även till Avesta är angeläget med syfte att knyta samman orterna. Rv 68 är en 2-1 väg som inte gärna medger cykling. Rv 68 vid Norbergs centrum har endast en GC-tunnel vilket försvårar expansionen av friluftsområdet vid Klackberg.

I skrivande stund förbättras resecentrum i Norbergs centrum.

5.2.7 Sala kommun

Sala kommun är till ytan Västmanlands största kommun, med Sala



tätort som mittpunkt och 22 byar och orter runt omkring. I dagsläget har kommunen ca 22300 personer där ca 12300 bor i Sala tätort. Från 2008 till 2017 har befolkningmängden ökat med ca 1000 personer, vilket har medfört att behovet av nya bostäder är stort.

Med tanke på kommunens storlek med många byar och orter i närhet till Sala tätort är kollektivtrafiken och en bra infrastruktur en viktig del för utvecklingen av kommunen.

Kommunens strategiska läge med närheten till Dalarna, Västerås, Uppsala och Stockholm medför att vi har en stor andel in- och utpendlare. Varje dag pendlar drygt 4000 personer ut från Sala och drygt 1800 pendlar in. Sala är strategiskt också en bra plats för nyetablering av företag med närhet till hamnar, flygplatser och en viktig knutpunkt för järnvägen.

Sala ser stora möjligheter att utveckla vägnätet, stationsområdet och järnvägen (Dalabanan),

detta för att främja arbetspendlingen mellan städer/orter, skapa bättre förutsättningar för företag och sammanbinda Sala tätort med de mindre orterna i kommunen. I byar och orter runt omkring Sala finns många förskolor och grundskolor där det finns stora möjligheter att utveckla gång- och cykelvägar tillsammans med kollektivtrafiken för att underlätta för skolbarn att ta sig till och från respektive skola.

Visionen är att Sala kommun år 2024 ska vara 25000 invånare och för att nå denna vision är utvecklingen på ovan nämnda områden nyckeln för att lyckas.

Bostäder

Detaljplanearbete pågår inom kommunen för att möjliggöra närmare 1200 bostäder inom

kommunen inom planperioden. Utöver de större detaljplanerna så tillkommer förtätningar av centrala Sala, perifera tätorter, tätortsnära landsbygd etc

Företagsintensiva områden där framtida utveckling planeras ske är samtliga lokaliserade i utkanten av Sala stad. Fridhem är till stor del redan utvecklat medan Evelund planeras som ett framtida utvecklingsområde pga sitt läge där infrastruktur redan finns på plats. Norra Sala har länge varit avsett för framtida verksamheter men ett ökat behov av bostäder har påverkat de strategiska planerna. Detta kombinerat med järnvägens barriäreffekter gör att utveckling av de norra delarna av staden kräver investeringar i infrastruktur för att kunna utvecklas.

PRIORITERADE INFRASTRUKTUROBJEKT

Dalabanan

Dalabanan är en viktig länk i stråket mellan Dalarna och Stockholm. Det finns ett stort behov av ökad trafik och kortare restider, på lokal, regional och interregional nivå. Därför är det av vikt att Dalabanan prioriteras och byggs om med hastighetshöjande åtgärder och dubbelspår.

Sala station

Sala station är idag sliten och omodern. Det finns också två plankorsningar genom staden med bomfällningar som skapar barriäreffekter och minskar säkerheten. Att ta ett helhetsgrepp med bangårdsombyggnad som inkluderar nya perronger och planskilda korsningar för gång- cykel- och biltrafik är av stor betydelse. En modern station med möjlighet till fyrtågsmöte samt bra koppling mot norr och söder skapar också förutsättningar för ett helt nytt bostadsområde norr om järnvägen, Norrmalm.

Planskild korsning vid Strömsbacka

Befintlig plankorsning på Saladammsvägen i västra delen av Sala tätort måste ersättas med en planskild korsning. Detta för att öka tillgängligheten mellan stadens delar samt att öka säkerheten.

Planskild korsning vid Kumla kyrkby

Befintlig plankorsning på riksväg 70 och järnvägen, söder om Sala vid Kumla kyrkby, måste ersättas med en planskild korsning. Även plankorsningen i Kumla kyrkby bör ses över i samband med detta.

Åtgärder gång, -och cykelbanor

Det är av hög prioritet att det anläggs säkra, gena och tillgängliga gång- och cykelvägar mellan Sala stad och de orter som ligger inom cykelavstånd. Boende i orter som Saladamm, Salbohed, Broddbo, Ransta och Kumla, Heby, Varmsätra, Sätrabrunn och Kila ska få möjlighet att ta cykeln till och från arbetsplatsen och skolan, pendelstationen eller fritidssysselsättningen. Sala kommun vill även verka för att skapa förbindelser mellan gång- och cykelvägar till de viktiga knutpunkterna för kollektivtrafiken.

Förbifart Sala

Det är viktigt för både Sala stad och för regionen att den kvarstående sträckan av Förbifart Sala förverkligas, så att den fulla effekten av den påbörjade helhetslösningen uppnås. De fordon som inte har målpunkter i centrala Sala eller norr om staden ska ledas förbi via förbifarten. De gator som idag är vältrafikerade genomfartsleder kan då frigöras till att fylla andra syften och byggas om till att mera inneha karaktären av lokalgator.

”Norra länken”

Det är av stor vikt att det skapas en vägförbindelse mellan riksväg 70 nordväst om Sala, förbi Broddbo, till Salas företagsintensiva områden norr om järnvägen. Denna vägförbindelse ska sedan leda vidare för att möta upp med riksväg 72 öster om Sala där den också ansluter till riksväg 56 (Förbifarten). Denna förbindelse ökar möjligheterna och attraktionskraften för tillväxten i Salas nordliga delar, samt att de centralt belägna transportlederna ges en annan karaktär. De centrumnära stadsdelarna kan då utnyttjas på ett sätt som är mer passande för orten.

5.2.8 Skinnskattebergs kommun

Kommunens inspel redovisas på webben under september månad och införs i den slutgiltiga versionen.

5.2.9 Surahammar

Surahammars kommun ligger centralt i Västmanlands län och gränsar till kommunerna Fagersta, Sala, Västerås, Hallstahammar, Köping och Skinnskatteberg. Kommunen har en total yta på 340 km² och ligger i gränslandet mellan Mälardalen och Bergslagen.

Surahammars kommun hade vid slutet av 2016 en folkmängd på ca 10 000 personer. Målet för kommunen är att kommunen växer och att år 2025 ha ett invånarantal inom kommunen på 10 500 personer.

Befolkningsmålet innebär att cirka 250 nya bostäder behöver byggas i Surahammars kommun till år 2025.

Främst kommer det att finnas möjlighet att bygga på befintliga detaljplaner och förtäta, men även att på sikt öppna upp för nya bostadsområden. Främst då öster om väg 66 vid Surahammars tätort.

Huvuddelen av kommunens bebyggelse finns i Surahammar, samt i de mindre tätorterna Ramnäs och Virsbo.

Drygt 900 pendlar varje dag in till kommunen och knappt 2 400 pendlar ut. Länets förhållandevis korta avstånd skapar goda förutsättningar för att utöka kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken inom kommunen, som är avgiftsfri, består av brukslinjen, flexlinjen och servicelinjen.

Bostadsbyggande

Idag är det stor brist på byggklara tomter och bostäder till salu. Det är en dålig rotation på bostadsmarknaden, detta gäller både småhus och flerbostadshus och inom hela kommunen och dess tätorter.

Planerad bebyggelse i närtid:

Gamla syfabrikstomten (ca 16 lägenheter)

Östra Källberget (ca 20 bostäder)

Norra Stavtorpet (ca 55 bostäder)

Övrigt ca 10 tomter

Prioriterade infrastrukturåtgärder (utan inbördes prioritering)

Nationell nivå

Mötesspår Ramnäs-Brattheden (Bergslagspendeln, tåg) för att möjliggöra förtätningar för

arbetspendling in mot främst Västerås och Stockholm.

Regional nivå

GC väg in mellan Surahammar och Västerås (Erikslund/Skultuna)

GC broar över väg 66 vid Ramnäs för oskyddade trafikanter (hög trafik och 100km/h och 70 km/h + korsning) och anslutande GC vägar. Sträckan är idag ett rekreations stråk och ingår i cykelled Strömsholms kanal.

Bygga en cirkulationsplats vid väg 66, södra infarten till Surahammar för att möjliggöra fortsatt expansion av nya industri och bostadsområden öster om väg 66 vid Surahammars tätort.

Planfri korsning järnväg/väg i Surahammars tätort

GC väg Hallstahammar-Surahammar

Väg nya bostads och industri områden öster om väg 66

Lokal nivå

GC väg Bruksgatan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att få bort oskyddade trafikanter från vägar med tung trafik och utryckningsfordon.

- GC väg Hjulmakarvägen från Järnvägs korsning till Ängsgårdens vårdcentral
- GC väg till Borgåsen från Surahammars Kyrka
- GC-väg Källmoravägen
- GC-väg Nytorpsskolan-Värmeverket
- GC väg Dalavägen/Magnetgatan
- GC-väg Ramnäs centrum till Ramnäs kyrka
- GC väg Ramnäs IP till Brattheden
- GC-väg Hallstahammar-Surahammar

Fortsatt arbete med att se över och öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter

5.2.10 Västerås stad

Västerås har i visionen 2026 - Staden utan gränser - tydligt angivit den framtida inriktningen för hur kommunen ska utvecklas. Den strategiska översiktsplanen 2026 med utblick till 2050 redovisar strategier och riktlinjer för hur vi tillsammans ska arbeta för att nå visionen och gå mot det långsiktigt hållbara Västerås. För att möta befolkningsökningen behöver vi planera för nya bostäder samt de ytor som krävs för utbyggnad av arbetsplatser och service. Det krävs också att infrastrukturen, den kommunala servicen, närströvmråden, parker och mötesplatser planeras samtidigt. En kommun med en växande befolkning kräver ett transportsystem som är miljöanpassat, flexibelt och framtidssäkert. I utvecklingsarbetet är det regionala samarbetet, mellan olika aktörer i Västmanland och i Mälardalsregionen, av stor betydelse för att nå framgång med en hållbar utveckling.

Bostadsbyggande

I samrådsversion till reviderad översiktsplan 2026 anges planeringsinriktningen 230 000 invånare till 2050. För att möta bostadsbehovet till 2050 behöver det byggas cirka 40 000 nya bostäder. Huvuddelen av dessa kommer att lokaliseras i Västerås tätort, men även serviceorterna är prioriterade som utbyggnadsorter (Skultuna, Tillberga, Tortuna, Orresta, Irsta, Gäddeholm, Barkarö, Dingtuna och Kvicksund). För att öka attraktiviteten i serviceorterna är det av stor vikt att kommunikationerna till och från serviceorten är väl utbyggda men även enkelt att gå och cykla inom orterna. Detta gäller såväl den kommunala, regionala som den statliga infrastrukturen så att en välfungerande kollektivtrafik kan nå liksom förutsättningarna för gång- och cykel förbättras. Väl utbyggd infrastruktur för främst kollektivtrafik samt gång- och cykel inom Västerås tätort är också viktigt för en fungerande boendemiljö.

Fram till 2029 kommer bostadsbyggnation framförallt påbörjas inom nu lagakraftvunna och pågående detaljplaner i antagna och pågående planprogram och fördjupade översiktsplaner samt inom projektidéer. Projektidéerna har ännu inte beslutats politiskt.

Webbkartan redovisar totalprognos samt uppdelat i vilka detaljplaner som är antagna och vilka som pågår.

Sysselsättning och näringslivsområden

Kommunikationer och infrastruktur är en viktig förutsättning för sysselsättning och ett välmående näringsliv. Rätt planerad infrastruktur är avgörande. Restiderna i regionen behöver kortas för att därigenom utvidga arbetsmarknadsregionen. Med rätt planerad infrastruktur kan ett företag som lokaliseras i Västerås år 2050 ha tillgång till mer arbetskraft än om det vore lokaliserat i Stockholm idag. Även tillgängligheten lokalt är viktig för näringslivets utveckling. Såväl en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik som väl utbyggda och underhållna gång- och cykelbanor säkerställer tillgängligheten på ett hållbart sätt. Möjligheten till smidiga byten mellan olika trafikslag är av stor betydelse liksom möjlighet att ha cykel med på den regionala kollektivtrafiken för anslutning. För arbetsresor och pendling över 20 minuter är även möjligheten att kunna arbeta ombord på kollektivtrafiken av vikt.

Mälardalens Högskola med campus i Eskilstuna och Västerås är en drivkraft i regionen. Med 14 000 studenter och 900 medarbetare är den en av Sveriges största högskolor och kännetecknas av nära samarbete med företag och offentlig sektor i regionen. Högskolan är

därmed en viktig resurs för utbildning och forskning och för att försörja näringslivet och den offentliga sektorn med välutbildad arbetskraft. Den gemensamma högskolan ger ett ökat behov av regional pendling mellan Eskilstuna och Västerås samt från de kringliggande orterna. Förutom att en väl fungerande kollektivtrafik krävs för Mälardalens högskola är det även av största vikt utifrån att Eskilstuna blir en allt viktigare samarbetspart utifrån arbete och sysselsättning och städernas lite olika specialiseringar.

Västerås är en regional handelsstad. Fler handelsetableringar på Erikslund och utvecklingen av innerstaden som mötesplats för såväl västeråsare som besökare förstärker rollen som regionalt handelscentrum ytterligare. Denna utveckling påverkar givetvis angränsande kommuner genom att fler arbetstillfällen skapas vilket stärker behovet av en hållbar regional pendling.

Skolor

De största arbetsplatsområdena redovisas i kartan. För dessa viktiga arbetsplatsområden är en hållbar kollektivtrafik samt tillgången till bra gång- och cykelvägar avgörande för tillgänglighet, attraktion och minskande andel bilresor.

Rekreation, friluftsliv, kultur och turism

Västerås rymmer ett stort antal värdefulla besöksmål för såväl rekreation, friluftsliv, kultur som turism. Besöksmålen är viktiga både för Västeråsarna, Västmanlänningarna och närliggande kommuner och län. Det är av stor vikt att dessa områden är tillgängliga för alla och att det därmed är tryggt, säkert och enkelt att ta sig dit via gång-, cykel och kollektivtrafik. Detta inte minst för att säkra en social hållbarhet som innebär att en väl utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik samt gena och trygga gång- och cykelvägar kan användas av alla samhällsgrupper för att nå besöksmålen.

Inom idrott utmärker sig Rocklunda som är ett stort och välkänt idrottsområde med nästan två miljoner besök per år. Rocklunda utvecklas för såväl fler idrotter som fria aktiviteter och blir än viktigare som målpunkt och mötesplats. För friluftsliv och rekreation kan särskilt nämnas Björnö naturreservat som är Västerås mest besökta rekreativområde samt hela Mälardalensregionen som är en stor tillgång för turism, båtliv och andra aktiviteter. Anundshögsområdet är ett annat välbesökt område som utmärker sig för sina intressanta kulturvärden men även är ett besöksmål i sig själv för den fina miljön skull. Liksom Rocklunda utvecklas även Björnön och Anundshögsområden och kommer få en än mer ökad betydelse som besöksmål.

Webbkartan redovisar de viktigaste besöksmålen inom och utom staden. De är alla beroende av en väl utbyggd kollektivtrafik och ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät för att underlätta besök.

Nödvändiga infrastrukturåtgärder

I Västerås och därmed i Västmanland finns tillgång till alla trafikslag – sjö för fartyg och båtar, järnväg för person- och godståg, vägar för gång- cykel- och motortrafik samt flygplats för personresor och frakt – vilket gör Västerås och Västmanland unikt genom att kunna erbjuda gods- och persontransporter med en kombination av samtliga trafikslag, såväl enskilt som kollektivt. Västerås strävar efter att vara en viktig pusselbit för att nå de nationella målen om hållbara och fossiloberoende transporter. Västerås kan inte med egna medel och resurser åstadkomma detta utan är beroende av att rätt statliga och regionala

satsningar i infrastrukturen kompletterar de kommunala insatserna. Webbkartan redovisar önskvärda och nödvändiga statliga, regionala och kommunala infrastrukturåtgärder.

Statliga infrastrukturåtgärder

Västerås strävar efter att ha ett kraftigt ökande utbyte med kringliggande kommuner för boende, arbete, utbildning och kultur, där det första valet att transportera sig är att ta kollektivtrafiken (företrädesvis spårburen). Kollektivtrafiken är snabb och bekväm med hög turtäthet. Målet är maximalt 20 minuters resa till Eskilstuna eller Enköping och 30 minuter till Örebro med avgångar var 20:e minut i högtrafik. Till Stockholm, Uppsala och Arlanda ska finnas samma turtäthet och en restid på maximalt 45 minuter.

Västerås strävar efter långsiktig hållbarhet. Det innebär ett infrastrukturensystem där sjöfarten får spela en allt större roll för godstransporterna.

En utökad sjöfart är prioriterat såväl internationellt som nationellt för att vi ska kunna transportera godset hållbart. Förutsättningarna för Mälarsjöfarten förbättras i och med ombyggnaden av Södertälje sluss och kanal samt fördjupning av farleden in till Mälarhusarna. Åtgärderna medger att större fartyg kan trafikera Mälaren. Mälarhusarna, Västerås och Köpings hamnar, behöver göra stora anpassningar i hamnbassäng, kajer och hamnytor för att fartygen ska kunna anlöpa, angöra och godset hanteras. För att hela kedjan ska fungera är det viktigt att anslutande landinfrastruktur anpassas så att godset effektivt kan komma till och från hamnarna. En avgörande faktor är även att Hjulstabron får en ny utformning som medger att de större fartygen kan passera.

För att nå stor tillgänglighet och flexibilitet i det kollektiva resandet i Mälardalen är det av betydelse att få dubbelriktad järnvägstrafik runt Mälaren. För att möjliggöra dubbelriktad trafik Västerås-Enköping-Stockholm-Strängnäs-Eskilstuna-Västerås krävs att Svelandsbanan, Mälarhusbanan och banan Västerås-Eskilstuna samt in-, ut och genomfarter i Stockholm är kapacitetsstarka och robusta.

Såväl person- som godstransporterna utgår från ”hela-resan-perspektivet”. Personresan ska vara enkel och bekväm från dörr till dörr och godstransporterna ska kunna ta den optimala resvägen till sin målpunkt genom att använda ett eller flera trafikslag beroende på typ av gods. Detta utan att ge avkall på hållbarhetsperspektivet. Förutom transporter på sjöfart, järnväg och väg är transporter via Stockholm Västerås flygplats en viktig pusselbit i Regionens och Västerås samlade erbjudande som stärker vår unikiteten genom att kunna erbjuda transporter till, från och genom Västerås med samtliga trafikslag var och en för sig eller i kombination.

- **Hjulstabron**

Sveriges största satsning på sjöfarten blir ingen satsning om inte alla delar genomförs. Det är av stor vikt för Mälarsjöfarten att Hjulstabron får statlig finansiering och åtgärdas snarast så att större fartyg kan trafikera Mälaren och anlöpa Mälarhusarna när Södertälje sluss och Mälarhusfarleden i övrigt är anpassade för dessa.

- Västerås Västra bangård**

Västerås Västra bangård är en viktig plats för hantering av såväl persontåg som godståg. Här måste kortidsuppställning och service av persontåg kunna ske liksom hantering, rangering och uppställning av godståg. Västerås Västra är även den plats som möjliggör intermodala transporter till och från Västerås hamn. Bangården behöver moderniseras, effektiviseras och utvecklas genom trimningsåtgärder där man ser till hela platsen potential och vikt för såväl person- och godstransporter kopplade till Västerås som till andra stora godsnoder som bland annat Eskilstuna och Hallsberg. Åtgärderna behöver proaktivt följa utvecklingen av godstrafiken, främst kopplat mot Västerås hamn, och persontrafiken.
- Mäljarbanan inklusive Västerås resecentrum och centrala bangård**

Mäljarbanan är en viktig länk för Västerås och regionens kompetensförsörjning. Hela Mäljarbanan Örebro-Stockholm inklusive Västerås resecentrum och bangård behöver nå en standard som medger korta restider med hög turtäthet mot såväl Stockholm som Örebro. Fyrspårsutbyggnaden Tomtebodavägen-Kallhäll inklusive ny station i Sundbyberg behöver färdigställas snarast. Västerås behöver ha ett nytt resecentrum som uppfyller tåg- och bussresenärernas behov och bangården behöver byggas om för att kunna ta emot den ökade trafiken. Enligt de studier som gjorts visar att bangården behöver vara ombyggd före år 2030. Resecentrum behöver vara anpassat under 2020-talets första år. En översyn av kapaciteten på resterande Mäljarbana behöver göras för att den ska överensstämma med planerad och önskad trafikering. Snabba och täta turer till Stockholm innebär även en större tillgänglighet till Arlanda.
- Järnväg Eskilstuna-Västerås**

För Västmanland och Sörmland är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de två storregionala kärnorna Västerås och Eskilstuna. Utbyggnad av järnvägen stärker utvecklingen mot ett mer konkurrenskraftigt och hållbart alternativ till bilresor och kan utveckla den gemensamma bostads- arbets- och studiemarknaden. Den nyligen avslutade åtgärdsvalstudien för sträckan Eskilstuna - Västerås förordar en ny sträckning öster om riksväg 56 mellan Dingtuna och Kvicksund. Mäljarhamnar AB och Eskilstuna Logistik och Etablering AB utvecklar ett samarbete kring hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter och den fortsatta utvecklingen i detta samarbete är beroende av att kapaciteten och bärigheten för godstransporter ökas väsentligt utan att inkräkta på utvecklingen för persontrafiken. Ett fortsatt arbete för att lägga fast den nya järnvägens sträckning behöver startas omgående så att underlag finns att påbörja ett genomförande.
- Bergslagspendeln**

Bergslagspendeln är en viktig bana som knyter Västerås till norra Västmanland och södra Dalarna. Banan är viktig för såväl persontransporter och det kompetensutbyte för arbetsliv och skola som krävs som för godstransporter till centrala Mälardalen och Västerås hamn. I dag räcker inte kapacitet och bärighet till för den person- och godstrafik som det finns behov av. Primärt behöver åtgärder göras på den sträcka som benämns Ramnäs-Brattheden.

- **Enköping-Uppsala**

För Västmanland och Uppland är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de storregionala kärnorna. En ny järnväg mellan Enköping och Uppsala kopplar ihop Eskilstuna-Västerås-Uppsala via Enköping. En ny järnväg och en mer attraktiv busstrafik stärker utvecklingen mot ett mer konkurrenskraftigt och hållbart alternativ till bilresor samt stärker och utvidgar tillgängligheten till Arlanda med kollektivtrafik från Mälardalsregionen. Åtgärdsvalsstudie för stråket behöver färdigställas så att åtgärder enligt 4-stegprincipen kan påbörjas.

- **Riksväg 56**

Riksvägen stärker Mälardalens flerkärnighet genom en nord-sydlig axel och det är viktigt att hela sträckan för riksväg 56 blir mötesfri. En utökad kapacitet ger hållbara person- och godstransporter genom ökad säkerhet, framkomlighet och minskad stopptid. Utredningar visar att åtgärder för en mötesfri riksväg 56 även minskar trafikens klimatbelastning. Vägen är en viktig länk för utvecklingen av godsflöden till och från Västerås hamn. Speciellt viktig blir vägen i det arbete där Mälarmär AB och Eskilstuna Logistik och Etablering AB utvecklar ett samarbete kring hållbara och trafikslagsövergripande godstransporter. Råta linjen är en sammanslutning av kommunerna längs vägen som driver att hela riksvägen 56 ska vara mötesfri till år 2020.

- **E18**

E18 behöver för säkerhet, framkomlighet och minskade stopptider ha motorvägsstandard i hela sin sträckning. Detta saknas på sträckan Köping-Västjädra med svåra kapacitetsproblem som följd, vilket orsakar många olyckor och långa stopptider. Denna sträcka är hårt drabbad och ombyggnation behöver ske snarast. Genom Västerås håller vägen motorvägsstandard men behöver få en större kapacitet kopplad till de olika moten för att köbildning ska minimeras. E18 är liksom övrig, till Västerås, anslutande landinfrastruktur en viktig länk för att stärka Mälarsjöfarten och få ökade godsflöden i Mälarmärnarna.

Regionala infrastrukturåtgärder

Västerås tätort är i hög utsträckning regionens nav för arbetsmarknad, utbildning och kultur. Goda förutsättningar för infrastrukturen är väsentligt för att resor och transporter ska fungera till och från tätorten och därigenom få en livskraftig och attraktiv region. Infrastrukturen ska ge god framkomlighet och hög trafiksäkerhet för alla trafikslag men en väl fungerande kollektivtrafik är tillsammans med bättre möjligheter för cykling högst prioriterat. Just cykeln som trafikslag bedöms kunna få en ökad attraktivitet för lite längre pendlingsavstånd än tidigare i och med den starkt växande marknaden för elcyklar.

- **Busshållsplatståtgärder**

För att få fler att pendla med buss krävs åtgärder vid busshållplatser. Åtgärder som behöver prioriteras är att hållplatsen inklusive dess gånganslutningar är fysisk tillgänglig för alla samt har en bra belysning. Ytterligare åtgärder som behövs är att hållplatserna kompletteras med bra och trygga cykelparkeringar samt de passager som finns i anslutning till hållplatserna hastighetssäkras där så är möjligt.

- **Hastighetsdämpande åtgärder på Badelundavägen**
Hastighetsdämpande åtgärder behöver införas på Badelundavägen, mellan Anundshög och Tillbergaleden så att en god trafikmiljö kan åstadkommas. Vägen skär genom ett historiskt viktigt område där Anundshög är ett viktigt besöksmål i vårt län.
- **Gång- och cykelvägar mellan kommuner/ tätortsbebyggelse**
Dagens utveckling inom bland annat el-cyklar ökar och fler personer kan tänka sig att pendla längre sträckor om det finns en tillräckligt bra cykelinfrastruktur. I det regionala vägnätet är framförallt sträckorna mellan Hallstahammar och Västerås samt Surahammar och Västerås identifierade som viktiga cykelstråk.
- **Vattnet som infrastruktur för persontransporter**
För att optimera användandet av det totala trafiksystemet bör vi även nyttja vattnet för kollektivtrafik. En utredning behöver ske som visar på potentialen för att utveckla ett kollektivtrafiksystem som även inkluderar våra vattenvägar.
- **Gång- och cykelpassager E18**
E18 skär genom kommunen och är en barriär för gång- och cykeltrafiken. På en del ställen, till exempel vid Kopparlunden behöver nätet kompletteras för att stråken ska byggas samman medans det på andra ställen, framförallt vid de olika moten, handlar om åtgärder som ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna.
- **Framtidens kollektivtrafik**
Tillsammans med den regionala kollektivtrafikmyndigheten utreds nu förutsättningarna för regionens framtida kollektivtrafiksystem med Västerås som nod. Utredningen tar höjd för utvecklade fordon, infrastruktur, fordonsdepå med mera. Det är viktigt att Västerås och regionen fortsätter att samspela i denna utredning och att resultatet omhändertas och vidarebearbetas på ett klokt sätt.

Kommunal infrastrukturåtgärder

Planeringen av trafiksystemet i Västerås utgår från Trafikplan 2026 Strategidelen. Trafiksystemets främsta uppgift är att ge tillgänglighet för alla. Trafiken i Västerås förväntas öka under de kommande åren, framför allt på grund av en stor befolkningsökning. Trafikökningen medför, i kombination med att nya områden byggs, in- och utpendling ökar, fordon utvecklas, färdmedelsvalen förändras och synen på hur vi i stadsplaneringen ser på infrastrukturens roll och ytanspråk, att vi står inför stora utmaningar i att bygga ny infrastruktur liksom förädla den befintliga.

Det övergripande målet för trafikens utveckling i Västerås avser färdmedelsfördelningen. Målet är att resandet med cykel ökar med 20 % per invånare och resandet med kollektivtrafik ökar med 70 % per invånare fram till 2026, medan antalet bilresor per invånare minskar med 15 %. Detta är utgångspunkt för en planering där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras framför bilismens behov. I vissa fall kan avsteg göras från prioriteringsordningen. Det gäller till exempel i stråk och noder där cyklisters eller bussars framkomlighet är avgörande för färdvägarnas relativa attraktivitet. Utryckningstrafikens och godstrafikens behov prioriteras på de större trafiklederna, vilket leder till en indirekt prioritering även av den övriga biltrafiken.

De åtgärder som prioriteras är utbyggnad och ombyggnad av infrastruktur i och i angränsning till nya bostads- och verksamhetsområden, åtgärder som främjar gång, cykel

och kollektivtrafik samt noder på huvudvägnätet som är i behov av bättre kapacitet och trafiksäkerhet.

- **Gång- och cykelvägar till serviceorter och övriga mindre tätorter**
En tillräckligt bra cykelinfrastruktur innebär att ett större antal boende i kommunens tätorter kan tänka sig att pendla med cykel. Inom kommunen har viktiga gång- och cykelstråk längs det statliga vägnätet identifieras.
- **Säkra gång- och cykelpassager**
I takt med att staden växer identifieras fler platser där planskilda gång- och cykelanslutningar krävs för att nå trafiksäkra lösningar.
- **Kapacitetshöjande åtgärder i noder på huvudvägnätet**
Ett flertal ställen inom staden påverkas när vägtrafiken intensifieras. Framförallt sker detta då kapacitetsbrist uppstår på E18. Detta medför att kapacitets och trafiksäkerhetshöjande åtgärder krävs i och i anslutning till ett femtontal identifierade korsningspunkter och vägavsnitt.
- **Nya vägar**
I takt med att staden växer och stadsdelsförnyelse sker krävs nya vägar för att binda ihop de nya områdena med den befintliga staden samt skapa gena bussförbindelser och ett attraktivt gång- och cykelvägnät som skapar tillgänglighet för alla. Detta gäller för såväl bostadsområden, skolor, besöksmål, handelsområden, arbetsplatsområden som för näringslivsområden. Nya vägar behöver även skapas för att koppla samman Västerås hamn bättre med landinfrastrukturen vilket är av stor vikt för hela regionen.
- **Kapacitetsförbättringar i gång- och cykelvägnätet**
Det är viktigt att gång- och cykelvägnätet ses över vid nyexploateringar då nya passager av vägar kan krävas eller befintliga passager få en annan utformning för att säkerheten ska kunna bibehållas vid en ökad trafikmängd.
För att bygga bort så kallade felande länkar behövs kompletteringsåtgärder till det befintliga gång- och cykelnätet.
- **Infartsparkeringar**
För att minska antalet fordon in i city behöver infartsparkeringar anläggas. Dessa parkeringar ska ha en direkt anslutning till kollektivtrafikens stadslinje samt huvudstråk för cykel. Parkeringar bör skapas på band annat följande platser; Hälla, Erikslund, infart Sala, infart Surahammar.
- **Leder för dispenstransporter**
Västerås med närregion har ett unikt näringsliv som producerar produkter som är höga, breda, långa och tunga. Produkterna är avsedda för världsmarknaden och företagen beroende av att dessa kan fraktas med fartyg. För att transportera dessa produkter krävs att vägarna fram till kaj är anpassade för transporter som klarar extrema volymer och tyngder. Ro-ro-kaj och väg fram till kaj behöver därför anpassas för att minst klara av att hantera transporter med bredd på 8 meter, en längd på 80 meter och en totalvikt om 600 ton (eller en maximal axellast om 25 ton per axel).
Vilken högsta höjd som produkten kan ha styrs av transportfordonets längd och utformning. Idag tas dessa transporter ut vid östra hamnens ro-ro kaj. Därifrån kan

transporter endast ske under isfri årstid samt med specialbeställd tungkran på pråm samt med ett stort hänsynstagande till allmänheten. Vid en flytt av ro-ro funktionen till Västerås hamn kan dessa transporter ske året runt, dygnet runt med den befintliga utrustning och infrastruktur som finns i hamnen. Detta skulle ge betydande effektiviserings och ekonomiska vinster för näringslivet samt en större frihetsgrad i den centrala stadsutvecklingen. För att denna flytt ska realiseras behöver Strandbron bytas ut (bron över Svartån i Kungsängsgatans förlängning) samt en del mindre åtgärder i form av flytt av belysningsstolpar med mera. För att även kunna tillfredsställa behovet av dispenstransportled för de norra delarna av Västmanland och södra Dalarna behöver även åtgärder ske på Lundabron (Finnslätten).

Kartmaterial

Kartmaterial som visar skolors placeringar, bostadbyggnad samt nödvändig och önskvärd infrastruktur med mera finns digitalt på nedan länk. Här kan man genom att tända olika lager studera och se olika samband mellan infrastruktur och bostäder, skolor, arbete och fritid.

<http://kartor.vasteras.se/external/ltp/>

5.2 Handelskammaren Mälardalen

Infrastruktur avgörande för näringslivets tillväxt

Goda kommunikationer är en viktig faktor för tillväxt. Utan tillfredsställande gods- och persontransporter minskar regionens attraktivitet. Som näringslivsorganisation har Handelskammaren Mälardalen ett viktigt uppdrag att bidra till den regionala utvecklingen och ge inspel till den politiska agendan. Vår region, Västmanland och Örebro län, ligger mitt på stråken Stockholm-Göteborg och Stockholm-Oslo. Eftersom vi har många transportberoende företag lägger vi mycket fokus på att säkerställa att rätt infrastrukturinvesteringar görs.

”Kom fram i tid”

Stockholm-Mälardalen växer snabbt. 46 procent av Sveriges BNP och 45 procent av alla nya företag skapas här. Många med hela världen som marknad. Dessutom bor 40 procent av landets befolkning i regionen. Sverige står inför stora utmaningar med kompetensförsörjning och de infrastrukturinvesteringar som måste göras. Det gäller inte minst för näringslivet i Västmanland. En del av lösningen är att öka arbetsmarknaden genom minska avstånden.

Kortare restider kräver investeringar i infrastrukturen. Bättre infrastruktur leder till ökade möjligheter att förflytta människor och gods. Det öppnar för nya affärsmöjligheter och nya marknader.

Just nu driver Handelskammaren kampanjen ”Kom fram i tid!” med syfte att investeringar görs i det viktiga stråket mellan Stockholm och Göteborg/Oslo. Undersökningar i form av bl a företagsenkäter och nyttoanalyser visar att det finns en stor potential i en utbyggd och snabbare järnväg. Idag går det för långsamt och upplevs som otillförlitligt. Det behövs investeringar och vi kan se att både våra egna och andra handelskammarens opinionsbildande arbete tidigare har lönat sig, bland annat med utbyggnad av E20 och Ostlänken.

Tillväxten i vår region är i stort behov av att ha fungerande infrastruktur. Sverige och Mälardalen har INTE råd att satsa för lite pengar på dessa investeringar. Klarar inte staten att göra viktiga investeringar inom nuvarande ram bör ramen utökas. Antingen

genom ytterligare upplåning eller att möjliggöra privat finansiering.

Utmaningar i vår omvärld

Västmanland har ett strategiskt läge med närhet till huvudstaden. Det ligger i Stockholm- Mälardalsregionen vilket gör det attraktivt både för befintliga företag och nyetableringar med närhet till en stor marknad för tjänster och varor. Dessutom närhet till Arlanda vilket är viktigt för våra medlemmar med internationella relationer. Här finns också goda transportförutsättningar med tillgång till samtliga fyra transportslag – järnväg, väg, flyg och sjöfart.

Inte desto mindre riskerar den region Handelskammaren Mälardalen ingår i att på sikt hamna i skuggan av en tydlig nord-sydlig axel i öster liksom i väster. Stora investeringar har gjorts i infrastruktur i Malmöregionen, Göteborgsregionen och på senare år i Stockholmregionen. E4 har i princip motorvägsstandard hela vägen mellan Stockholm-Köpenhamn. Besluten finns för att bygga samma standard på hela sträckan av riksväg 40 mellan Göteborg och Jönköping.

Dessutom planeras höghastighetståg sträckan Malmö-Stockholm. Samarbetet Göteborg- Oslo har lett till hög vägstandard på E6 och nu drivs frågan om ny järnväg mellan städerna. Inom EU har det norra benet i den Nordiska triangeln (Köpenhamn-Stockholm-Oslo-Köpenhamn) prioriterats ned. Järnvägar och vägar inom det europeiska stomnätet går nu nord- sydlig riktning både i öster och väster. Kartor saknar ofta de öst-västliga stråken. Näringslivets långsiktiga förutsättningar i västra Mälardalen förändras markant på 30 års sikt. Några större projekt för att öka tillgängligheten till Västerås-Örebro finns inte framme för beslut. Färdigställandet av en dubbelfilig E18 saknar finansiering. Glädjande är att ny järnväg mellan Oslo-Stockholm via Örebro-Västerås har fått nytt intresse både bland offentliga aktörer och näringslivet i stråket. Ett bolag; Oslo-Stockholm 2:55, har bildats för att driva på frågan. Handelskammaren ser en stor potential i att ny järnväg Oslo-Stockholm via Västerås kommer att utvidga arbetsmarknadsregionen och sätta våra stora centra Västerås och Örebro än mer centralt på viktiga internationella och nationella stråk.

Driver på för bättre beslut

Genom åren har Handelskammaren engagerat sig i olika vägfrågor. Det har på senare år varit aktiviteter kring de båda Europavägarna E18 och E20 plus riksväg 56 mellan Västerås och Eskilstuna samt riksväg 50 "Bergslagsdiagonalen" samt riksväg 51 mellan Örebro och Norrköping. Likaså pendlingsmöjligheterna i Mälardalen i allmänhet och till/från Stockholm i synnerhet.

Då mycket av den viktiga infrastrukturen finansieras genom staten är gemensam samsyn och en enad röst från regionen viktigt. Handelskammaren har drivit två större projekt tillsammans med flera kommuner och de båda regionerna – Västmanland och Örebro län. Projekt Mälarsjöfarten har fortsatt i ett arbete med att bygga en arena mellan näringslivet och offentliga aktörer i Västmanland – Infrastruktur och Logistik Arenan (ILA). Nyckelstråket, som var ett projekt där både Örebro och Västmanland ingick, syftade till att förbättra transportinfrastrukturen i stråket Göteborg-Stockholm via Skaraborg och Mälardalen.

Projektet har arrangerat en rad möten och seminarier, tagit fram rapporter och genomfört enkäter. Arbetet i Nyckelstråket lyfte också fram sjöfarten som möjliggörare att avlasta infrastrukturen på land. På kort sikt har sjöfarten stor potential att möta transportefterfrågan, men avgifter och avtal är ett hinder för näringslivet att flytta över sina transporter.

Tack vare projektresurserna har Handelskammaren Mälardalen också kunnat aktivt delta i Mälardalsrådets infrastrukturarbete, t ex i olika grupper inom En bättre sits. Vi är i stort nöjda med de beslut och prioriteringar som kommuner och regioner runt Mälaren gemensamt kommit fram till.

Näringslivets prioriteringar

Under senare år har Handelskammaren Mälardalen, inte minst genom ovan nämnda projekt, blivit en uppskattad arena för samarbete mellan näringsliv och offentliga sektorn på infrastrukturuområdet i våra båda län. Vår friare roll och flexibla organisation har på ett bra sätt kunnat komplettera de offentligas verksamhet. Rollfördelningen i gemensamma initiativ har fungerat bra och Handelskammaren har kunnat koppla på goda samarbetspartners allteftersom behov uppstått.

I varje medlemsenkät prioriterar medlemmarna arbetet inom infrastruktur som ett av de viktigaste områdena att arbeta med. Synpunkter har framförts att också driva fler frågor i närtid av mer lokalkaraktär, t.ex. vägbredd, rondell, bro, tunnel, anslutning. Dessa frågor fångas i Västmanland väl genom arbetet inom ILA.

Många av företagen i Västmanland verkar på en global marknad och behöver nå sina kunder, underleverantörer och partners med sina tjänster och produkter. Intermodala lösningar i ett sömlöst transportnät för godset och en fungerande persontrafik inom länet och storregionen är framgångsfaktorer.

Vi anser att hela tågsträckan Västerås-Örebro bör ha dubbelspår innan 2030. Viktigaste enskilda projektet enligt vår uppfattning är att få igång vägbreddningen till fyra körfält på E18 Köping- (Västjädra) Västerås. Rapporterna om olyckor utmed denna sträcka är täta, för ofta blir det helt stopp i trafiken som följd. Dagligen påverkas våra medlemsföretag, deras medarbetare och godshanteringen, av trängseln på E18 genom Västerås stad. Här kommer inom snar framtid insatser behöva göras för att få till ett bättre flöde på morgonen och eftermiddagen, men också för att öka trafiksäkerheten.

Vi tror på att sjöfarten kan relativt snabbt utvecklas och att Mälar- och kustsjöfart kan avlasta väg och järnväg. Därför har vi arbetat aktivt tillsammans med flera medlemsföretag och offentliga intressenter i länet för att minimera avgifter och avtal som leder i motsatt riktning. Västerås stad och Köpings kommun har stora investeringsprogram för hamnarna. För att få ut god effekt av dessa behövs även investeringar på land. Det gäller inte minst för tyngre transporter, där vi ser att broar och vägar behöver breddas och förstärkas för att ge god tillgänglighet till hamnarna.

Viktiga åtgärder för transportinfrastrukturen är inte alltid stora tjustiga prestigeprojekt. Vi vill att underhåll och återinvesteringar prioriteras upp för att bibehålla och återupprätta funktionaliteten i infrastrukturen. Det finns många små insatser som kan göra stor skillnad. I ett "sömlöst" system kan en infart till ett industriområde vara just en liten insats som gör stor skillnad. I Fagersta har vi sådana exempel som behöver åtgärdas snarast.

Västerås är ett tydligt nav i Västmanland, men vi har stora arbetsplatser runt om i länet. I alltför många år har viktiga infrastrukturobjekt stått tillbaka. Ett sådant är mötesspår utmed järnvägen Västerås-Ludvika. Vi inser att det är en statlig uppgift att finansiera denna typ av objekt, men uppmanar regionens ansvariga politiker och tjänstemän att göra allt man kan

för att få till en lösning här och nu. Effekten är tydlig med fler tågavgångar, bättre pendling och ökad godskapacitet.

Det finns en stor utvecklingspotential i att tydligare binda ihop Västmanland och Västerås med viktiga nodstäder i vår närregion. Initiativet med ”Fyra Mälärstäder” är bra. Likaså att få en närmare knytning med Örebro, som idag är ett starkt tillväxtområde.

En tillgänglig och tillförlitlig infrastruktur ger bättre rekryteringsmöjligheter, effektivare leveranser och godstransporter samt bättre tillgänglighet till kunder och nya marknader. Sverige och Mälardalen har INTE råd att satsa för lite pengar i dessa investeringar.

Dessa är viktiga noder och stråk vi arbetar för att förbättra framkomligheten, främst på järnväg och väg:

- Stockholm inklusive Arlanda
- Mälärregionens viktigare nodstäder; Eskilstuna, Uppsala, Linköping/Norrköping, Örebro samt kopplingen till Dalarna
- Göteborg och vidare ut i Europa/världen
- Köpenhamn/Malmö och vidare ut i Europa/världen
- Oslo/Karlstad

I dag ser våra medlemsföretag som viktigast (utan inbördes prioriteringsordning)

- Utbyggd kollektivtrafik för tillförlitlig pendling i länet och storregionen
- Dubbelspår runt Mälären och förstärkt kapacitet för person- och godstrafik. Få till järnväglösningarna Västerås-Ludvika (mötesspår) och Dalabanan.
- Förstärkt infrastruktur på land till Mälärhamnar för ökad användning av sjöfart
- Förstärkt kapacitet för ökad säkerhet och tillgänglighet på vägstråket (E18/E20) mellan Stockholm och Göteborg via Mälardalen
- Mötesfri väg till Eskilstuna (Riksväg 56)
- Säkerställa en hög tillgänglighet till internationellt reguljärflyg
- Snabbare förbindelse till Arlanda
- Snabbare förbindelse till Uppsala, både från Västmanland och Dalarna

Mer om Handelskammaren Mälardalen

Handelskammaren Mälardalen är en oberoende näringslivsorganisation som ägs och styrs av våra medlemsföretag. Vårt uppdrag är lika viktigt som tydligt: att främja näringslivet i regionen och företräda företagens intressen. Helt enkelt att göra regionen till en ännu bättre plats att driva företag på. Därför engagerar vi oss åt opinionsbildning och näringspolitiska frågor. Våra fokusområden är kompetensförsörjning, infrastruktur och internationella affärer. I våra lokala Handelskammare – Västerås, Örebro och Bergslagen engagerar vi oss i specifika lokala frågor.

Handelskammaren Mälardalen företräder 700 företag med cirka 40 000 anställda. Vi tillhör ett enormt globalt nätverk med fler än 10 000 handelskamrar.

5.4 Besöksnäringen

Gällande infrastrukturens bidrag till besöksnäringens utveckling kan det ses utifrån två olika perspektiv – besökarens och näringens.

Ur besökarens perspektiv

Utgångspunkten är att besökaren inte har samma kunskap om hur infrastrukturen fungerar i

regionen och att den har större behov av ett enkelt tillfälligt resande än den som bor eller vistas regelbundet i regionen. Likaså skiljer sig ofta besökarens målpunkter och när i tid resandet sker. Besökarens möjligheter att resa med kollektivtrafik försvåras många gånger eftersom den planeras/prioriteras utifrån arbetspendling och medborgarnas behov. Enligt en nyligen publicerad rapport från VTI (VTI rapport 934 | Hållbara turistresor i transportplaneringen. Analys och utvecklingsförslag, Juli 2017) Är planeringen av hållbara turistresor en relativt fragmenterad planering. Många olika perspektiv och målsättningar ska hanteras i den regionala och lokala planeringen, men kunskapsnivån bland dem som är involverade i planeringen och tillgången till eller tillämpningen av olika planeringsstöd svarar inte mot behoven. Exempel på identifierade utvecklingsbehov är tydligare och uttalat ansvar för turism och hållbarhet i den nationella planeringen, vidareutveckling av processer, rutiner, information och kommunikation i samordnad planering samt kompetenshöjning avseende tillämpningen av riktlinjer och verktyg i planeringen.

För att öka besökarnas resande med t ex kollektivtrafiken behövs även informationskanaler som är anpassade efter deras preferenser, t ex hållplatser som har samma namn som de besöksmål som finns i anslutning och tydliga uppgifter om hur man kan resa med olika trafikslag. Många besökare planerar sitt resande långt i förväg (upp till ett år) och vill boka hela resan på ett och samma ställe. Likaså behövs betalningslösningar som är anpassade efter deras behov, i de flesta fall upplevs inte betalning via transportörens app som ett alternativ. Informationen måste även anpassas efter olika nationaliteter, i första hand genom information på engelska. Eftersom besökarens resande ofta sker under andra tider än dem som regelbundet reser i regionen finns behov att analysera infrastrukturen utifrån besökarens specifika behov och hur den kan bli en positiv del av besökarens resa.

Ur näringsperspektiv

Utgångspunkten är turismaktörens behov av rekrytering av personal och kollektivtrafiken som en del av aktörens leverans till besökaren. Eftersom de flesta aktörer har kunder som reser till och från dem under andra tider än den ordinarie pendlingsstiden och under perioder på året då så kallad lågtrafik ofta används, försvåras inte bara kundernas resande utan även möjligheten för aktörens personal att resa kollektivt. Likaså vore det önskvärt att aktörerna kan inkludera kollektivtrafiken i sina erbjudanden till kund. Det finns behov att utreda möjligheterna till att anpassa trafiken utifrån dessa behov, kan t ex uppdragstrafik vara en lösning i vissa situationer?

Ur ett regionalt perspektiv

Det Regionala Nätverket för Turism som samlar landets regionala turismorganisationer har nyligen lämnat nedanstående inspel till statens offentliga utredning "En sammanhållen politik för hållbar turism och växande besöksnäring" gällande infrastrukturen. Flertalet av punkterna kan med fördel belysas utifrån ett regionalt perspektiv.

Infrastruktur

Ge Trafikverket i uppdrag att i sin planering säkerställa att de tar hänsyn till behov kopplade till besöksnäringen och dess möjligheter till utveckling.

Intermodalitet/hela-resan-perspektivet bör vara vägledande i alla satsningar för att utveckla infrastrukturen utifrån ett besökarperspektiv, genom exempelvis:

- Nationell behovsanalys utifrån marknadens och målgruppens beteende
- Nulägesanalys utifrån nuvarande och planerad infrastruktur
- Kartlägg biltrafikens betydelse för turismen i Sverige
- Bygg in tillräcklig kompetens i Kollektivtrafikmyndigheterna på regional nivå.
- Fastställ huvudmannaskap relaterat till cykel- och vandringsleder (nationellt, regionalt, lokalt eller andra aktörer?)
- Utveckla Naturvårdsverkets uppdrag att omfatta hela landet när det gäller leder och ledutveckling

Nationell strategi för svensk besöksnäring

Den nationella strategin för svensk besöksnäring (www.strategi2020.se) presenterar bland annat en handlingsplan med en rad nödvändiga politiska initiativ så att besöksnäringens intressen regelmässigt beaktas inom de politikområden där den har en viktig roll – exempelvis infrastrukturpolitik samt regional- och landsbygdspolitik. Halvtidsanalysen av strategin (www.strategi2020.se) betonar behovet av en genomlysning av besöksnäringens infrastruktur- och transportbehov. Besöksnäringen saknar i mångt och mycket stora företag med stor investeringsförmåga och marknaden klarar inte alltid av att förse näringen med tillfredställande kapacitet för de olika transportmedlen. Därför behöver staten, län och kommuner tillsammans med näringen ta ett större ansvar för både infrastruktur – och transportfrågan. Nationella, regionala och lokala transportörer inom buss, tåg, båt, t-bana och spårvagn har viktiga roller att fylla för att matningen av besökare från olika knypunkter ut i landet ska fungera. De regionala och lokala transportörernas uppdrag behöver vidgas från att enbart inkludera transport av boende till arbete, skola, sjukhus etc. till att även inkludera besökarens behov.

Ur Region Västmanlands Turismfunktions perspektiv

Turismfunktionen arbetar bland annat med rådgivning inom kvalitet och hållbarhet för regionens turismaktörer. Några sammanfattande erfarenheter från det arbetet är:

- Kollektivtrafiken går inte hela vägen fram aktören.
- Kollektivtrafiken går inte tillräckligt ofta.
- Aktörerna informerar inte om kollektivtrafik som ett alternativ till resande med t ex bil.
- Besökarna upplever att det är för komplicerat att resa kollektivt.
- Att underhåll av vägar och järnvägar oftast sker under den sk högsäsongen, vilket många gånger påverkar aktörerna negativt.

En återkommande fråga är ”vägvisning till turistiskt intressanta mål”, sk brun/vit-skyltning. I februari anordnade Västerås kommun ett möte för länets intressenter. En uttalad önskan från mötet var att länet/regionen gör en samlad ansökan för flera besöksmål samtidigt utifrån en länsövergripande strategi.

Turismfunktionen önskar att en studie genomförs utifrån ”gästens resa” baserat på ett scenario med utländska resenärer i syfte att se hur kollektivtrafiken på bästa sätt kan bidra till att fler reser kollektivt till länets besöksmål och turismverksamheter.

Turismen inom Sverige ökar, vilket betyder mycket för ekonomi och sysselsättning

6. Inriktning och prioritering 2018-2029

Västmanlands län har sedan planomgången 2004-2015 systematiskt arbetat med att säkra regionala stråk för arbetspendling och godstransporter med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet. Den stora satsningen har gett goda effekter för nollvisionen, men har även bidragit till viss barriäreffekt för de oskyddade trafikanterna samt en fördröjning av större satsningar för ett hållbart resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

I planen 2018-2029 hamnar tyngdpunkten på hållbara transporter som ska ge förutsättningar för länets utveckling och ett jämställt transportsystem. Utöver detta är stråktänk och hela- resan-perspektiv en förutsättning för att optimera effekterna av planens åtgärder.

6.1.1 Strategisk inriktning och prioritering

Den strategiska inriktningen och prioriteringen för åren 2018-2029 har sin utgångspunkt i:

- nationella, storregionala och regionala mål
- Västmanlands förutsättningar
- transportsystemets funktion, brister och behov

Detta innebär att inriktningen för åren 2018-2029 är att skapa förutsättningar för funktion, tillgänglighet och säkerhet samt utveckling av det hållbara resandet. Med en befolkningsökning och tillväxt i Mälardalsregionen är det transportslagsövergripande synsättet avgörande för att kunna tillgodose behovet av både person- och godstransporter på ett ansvarsfullt och hållbart sätt. Vi ser prognoserna som en indikation på vad som händer om vi inte arbetar aktivt med målstyrning.

Prioriteringen sker genom följande satsningsområden som har en tydlig koppling till både det regionala utvecklingsprogrammet samt trafikförsörjningsprogrammet:

- Utveckling av infrastrukturen för kollektivtrafik
- Utveckling av gång- och cykelinfrastrukturen
- Utveckling av det trafikslagsövergripande transportsystemet
- Förbättrad funktionalitet och ökad trafiksäkerhet

6.1.2 Utveckling av infrastrukturen för kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är viktig ur flera aspekter där rätt insatser kan ge goda effekter inom flera områden. Arbetet med kollektivtrafikfrämjande åtgärder utgår från trafikförsörjningsprogrammet samt identifierade behov och brister.

- **Utvecklad arbetsmarknadsregion, sysselsättning och kompetensförsörjning**
En väl utvecklad kollektivtrafik på väg och järnväg är avgörande för Västmanlands möjligheter att vara en del av en större arbetsmarknadsregion, invånarnas möjligheter ta del av ett större studieutbud, erhålla en positiv befolkningsutveckling samt näringslivets möjligheter att attrahera rätt kompetens.
- **Jämställdhet och miljö**
I regeringens handlingsplan för en *jämställd regional tillväxt 2012-2014* lyfts särskilt betydelsen av hållbara transportsystem och regional kollektivtrafik ifrån

jämställdhetssynpunkt.

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Transportpolitikens funktionsmål säger att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov och att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Kvinnor använder i högre utsträckning än män väljer hållbara transporter, så som kollektivtrafik, och har ofta mer komplexa resmönster. Genom att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar ger det befintliga resenärer bättre villkor, samt attraherar fler män och kvinnor att ändra sitt transportsätt. En ökat hållbart resande ger positiva miljöeffekter då utsläppen minskar av både koldioxid, partiklar och kväve. Bullernivåerna sänks och ytor kan frigöras som tidigare upptogs av bilar.

- **Förbättrad folkhälsa**

Generellt gäller att vi lever allt mer stillasittande liv. Fysisk aktivitet i alla former bidrar till bättre hälsa och välmående. Genom att använda kollektivtrafik som transportmedel innebär det mer rörelse i vardagen då det ofta innebär att gå eller cykla till hållplatsläget.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland har genom sitt trafikförsörjningsprogram stakat ut en inriktning och ambition för kollektivtrafiksystemet i länet, både med avseende på kollektivtrafiken på väg och på järnväg. Även storregionalt genom *En Bättre Sits* finns det en gemensam bild av kollektivtrafikens betydelse.

Den regionala transportinfrastrukturplanen har en viktig uppgift för att genom infrastrukturen möjliggöra trafikering efter länets behov.

6.1.3 Utveckling av gång- och cykelinfrastrukturen

Den regionala gång- och cykelstrategin anger inriktningen för arbetet med gång- och cykelinfrastruktur. En handlingsplan ska arbetas fram under hösten 2017 för en utbyggnadsplan för länet. Förutsättningar för att andelen korta resor med gång- och cykel och möjligheten att kombinera gång- och cykel med kollektivtrafik måste finnas för ett hållbart resande.

För att cykeln ska bli ett attraktivt alternativ till bilen för de korta resorna behövs förutom en tillgänglig cykelinfrastruktur även attitydpåverkande åtgärder. Det måste vara enkelt och smidigt att välja cykeln för att andelen cykelresor ska öka.

För att få fungerande cykelvägnät utan felande länkar behöver infrastrukturen ses och hanteras som en helhet utan administrativa gränser.

Vid utbyggnaden av mötesfria vägar under tidigare planperioder har utbyggnad av cykelvägar prioriterats ned, vilket har inneburit att det finns behov av åtgärder längs delar av de mötesfria vägarna för att knyta ihop viktiga målpunkter för oskyddade trafikanter.

6.1.4 Utveckling av det trafikslagsövergripande transportsystemet

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

Länstransportplanen ska främst bidra till att möjliggöra trafikslagsövergripande transportlösningar genom investeringar i smärre åtgärder eller genom samfinansiering av åtgärder i den nationella planen för att utveckla länets förutsättningar för hållbara person- och godstransporter.

6.1.5 Förbättrad funktionalitet och ökad trafiksäkerhet

Det finns idag många identifierade brister i infrastrukturen där infrastrukturen inte uppfyller sin tänkta funktion vilket kan behöva justeras för att skapa rätt förutsättningar för tillväxt. Förändrade trafikflöden i systemet kan innebära att utformningar och lösningar inte längre kan anses trafiksäkra. För att minimera uppkomsten av olyckor behöver kritiska punkter åtgärdas och rätt funktion finnas. Med en funktionsenlig och trafiksäker utformning med god framkomlighet för såväl persontransporter som för näringslivets godstransporter.

7. Åtgärdsplan

I detta kapitel presenteras åtgärdsplanen för 2018-2029 med en beskrivning av varje åtgärdsområde och förutsättningar för genomförande och ekonomi.

7.1 Åtgärdsområden

Planen är uppdelad i sju åtgärdsområden:

- Namnsatta åtgärder och brister
- Samfinansiering med övriga län och nationell plan
- Kollektivtrafikåtgärder
- Gång- och cykelåtgärder
- Trafiksäkerhet och effektivisering
- Åtgärdsvalsstudier- och utredningar

I följande delavschnitt beskrivs respektive åtgärdsområde och de åtgärder som finns som namngivna i planen.

7.1.1 Namnsatta åtgärder och brister

Namnsatta åtgärder och brister överstiger en kostnad på 25 miljoner och ska därför vara namnsatta i planen.

Endast en åtgärd pekas ut som en namnsatt åtgärd för planperioden, mötesspåret Ramnäs-Brattheden på Bergslagspendeln. Detta är en viktig kollektivtrafikåtgärd som skapar förutsättningar för resurseffektiv tågtrafik med tätare avgångar. Åtgärden innebär en stor kollektivtrafiksatsning i början av planperioden då den har stor inverkan på trafikeringsupplägg och fordonsanvändande.

Satsningen skapar förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och en bättre tillgänglighet till en större arbetsmarknad för kommunerna längs med sträckan både i Dalarna och i Västmanland. Åtgärden förbrukar 50 procent av avsatta medel för namnsatta åtgärder i planen. Den delfinansieras med 24 miljoner av kommunerna längs sträckan i Dalarna och Västmanland.

De namnsatta bristerna syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet på väg. Dessa brister utreds i början av planperioden med alternativa lösningar.

Prioritering av åtgärdande av dessa brister beslutas under planens 4 första år. Beroende på åtgärdernas omfattning och kostnad bestäms tid för utförande. För större kostsamma åtgärder kan ett genomförande först bli aktuellt i slutet av planperioden.

7.1.2 Medfinansiering med övriga län och nationell plan

Utöver de namnsatta åtgärderna finns samfinansieringar med angränsande läns länstransportplaner och den nationella planen, förutsatt att dessa åtgärder genomförs.

Väg 66 i Dalarna fram till Västmanlands länsgräns ska byggas om till mötesfri väg under planperioden. I enlighet med helhets- och stråktänk finansierar Västmanland den bit som finns i Västmanland och då åtgärdas även den olycksdrabbade korsningen i Oti, där väg 66 kommer in i Fagersta. Åtgärden som kommer att genomföras i Region Dalarnas projekt för kostnadseffektivitet och helhetslösning. I det fortsatta arbetet behöver kalkylen säkerställas samt omfattas av en SEB.

Väg 56 Sala-Heby planeras att bli mötesseparerad under planperioden. Vägen kommer i sitt nya utförande innebära barriäreffekter och försämrade förutsättningar att transportera sig med cykel. Då Region Västmanland inte delar Trafikverkets uppfattning i behovsutredningen pekar länet ut denna sträcka för delfinansiering.

7.1.3 Åtgärder under 25 miljoner

Infrastrukturen är ett system som ska svara mot de behov som finns både för invånare, offentlig sektor och näringsliv. För att infrastrukturen ska uppfylla sin funktion för en regional tillväxt och samt vara tillgängligt för alla, så krävs det åtgärder för att rätta till brister.

Utifrån ett stråk- och hela-resan-perspektiv så behöver åtgärder göras samlat för att ge effekter. Det innebär att brister identifieras inom både statlig- och kommunal infrastruktur, det är först när vi tänker i system och flöden som de riktiga effekterna kan uppnås. Den statliga medfinansieringen innebär att åtgärder kan finansieras med upp till 50 procent på kommunal infrastruktur, vilket tidigare särskilts och tydliggjorts som ett eget åtgärdsområde i länstransportplanen. För länstransportplanen 2018-2029 tas den begränsningen bort och pengarna inom respektive åtgärdsområde ska användas där det ger bäst effekter. Det blir därmed endast tre åtgärdsområden för åtgärder under 25 miljoner:

- Kollektivtrafikåtgärder
- Gång- och cykelåtgärder
- Trafiksäkerhet och effektivisering

Fokus för åtgärder under 25 miljoner är på den hållbara resan med gång, cykel och kollektivtrafik. Det innefattar både satsningar i infrastrukturen och påverkansåtgärder som syftar till att förändra människors användning av transportsystemet.

Trafiksäkerhet och effektivisering motsvarar ungefär en tredjedel av andelen trimningsåtgärder. Inom denna ram finansieras trafikslagsövergripande lösningar samt trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder för såväl gods- som persontransporter.

7.1.4 Åtgärdsvalsstudier och utredningar

Under hela planperioden avsätts medel kontinuerligt till åtgärdsvalsstudier och

utredningar inom planens alla åtgärdsområden. Detta är en förutsättning för att väl genomarbetade planeringsunderlag med lösningar i enlighet med fyrstegsprincipen finnas framme i god tid.

För de utpekade namnsatta bristerna ska åtgärdsvalsstudier eller fördjupade utredningar göras under planperiodens fyra första år. Det finns då gott om tid att projektera och få igång produktion inom utsatt tid samt att åtgärden blir en namnsatt åtgärd vid nästa revidering 2022.

Identifierade åtgärdsvalsstudier och utredningar som behöver påbörjas och genomföras under planperioden utan inbördes ordning.

- Väg 68 genom Fagersta
- Väg 68 trafiksäkerhetsåtgärder
- Väg 233 trafiksäkerhet och framkomlighet vintertid
- Effektivisering för näringslivets transporter
- Gräsnäs-Reutersberg
- Arboga-Kolsva
- Översyn av trafiksäkerhet räcken och sidoområden
- Översyn av trafiksäkerhet vid av- och påfarter E20/väg 250/väg 560
- Identifiering av brister i infrastrukturen som hindrar tillgänglighet med kollektivtrafik till viktiga målpunkter
- Väg 66 Trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningar
- Identifiering av kritisk infrastruktur för samhällsberedskap
- Järnväg Västerås-Eskilstuna i ny sträckning – fortsatt arbete med korridor och anslutningar till befintlig bana

7.1.5 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 50 procent. Trafikverket hanterar och prioriterar dessa medel i dialog med Region Västmanland. För planperioden avsätts 15 mkr till medfinansieringar av investeringar i det enskilda vägnätet.

I Skinnskattebergs kommun består hela vägnätet av regionala vägar samt enskilt vägnät. För utveckling av infrastrukturen innebär detta en annan situation än för övriga kommuner. Delfinansieringen samt drift och underhåll måste tydliggöras och säkerställas för att kunna upprätta ny infrastruktur samt upprätthålla tänkt tillgänglighet och funktion.

7.2 Koppling mellan åtgärdsområde och satsningsområde

Sambandet mellan länstransportplanens utpekade inriktning och dess satsningsområden enligt kapitel 6 och den ekonomiska planens åtgärdsområden framgår av tabellen enligt bild 7.2.1. Ett kryss innebär att åtgärder inom åtgärdsområdet bidrar till genomförande av satsningsområdet

Åtgärdsområde \ Satsningsområde	Förbättrad funktion och ökad trafiksäkerhet	Infrastruktur för ökad och förbättrad kollektivtrafik	Åtgärder för ökad säker gång - och cykeling	Transportslagsover-gripande transportsystem
Namnsatta brister och åtgärder (varje åtgärd >25mkr)	x	x		
Trimningsåtgärder (varje åtgärd <25mkr)				
Samfinansiering med övriga län och nationell plan	x		x	
Kollektivtrafikåtgärder	x	x	x	
Gång- och cykelåtgärder	x	x	x	
Trafiksäkerhet och effektivisering	x	x	x	x
Enskilda vägar	x	x	x	x
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	x	x	x	x

Bild 7.2.1 Samband mellan länstransportplanens satsningsområden och den ekonomiska planens åtgärdsområden.

7.3 Ekonomisk plan 2018-2029

Den ekonomiska ramen för länstransportplanen är 827 mkr (2017 års prisnivå) för hela planperioden 2018-2029. Avräkning för utfall över ram för åren 2014-2017 under planperioden 2014-2025 kommer att justeras efter 2017 års utgång enligt uppgift från Trafikverket. Prognosen för den justering som väntas anges längst ner i tabellen med rubriken prognos för justering av utfall för åren 2014-2017.

Åtgärdsplanen med tillhörande åtgärdsområden och fördelning av den ekonomiska ramen framgår av tabell 7.3.2 . Dess procentuella fördelning framgår bild 7.3.1.

7.3.14 Procentuell fördelning av planens medel

Namnsatta åtgärder innebär att varje enskilt objekt har en kostnad på minst 25 mkr. Under planperioden avsätts 250 miljoner kr till namnsatta åtgärder och 53 miljoner kr för samfinansiering av större investeringar i andra län samt med nationell plan. Dessa två motsvarar åtgärdsområden motsvarar tillsammans 36 procent av den ekonomiska ramen för planperioden.

För åtgärder under 25 mkr avsätts 406 miljoner kr, vilket motsvarar 49 procent av den ekonomiska ramen i planperioden. Åtgärderna innefattar både statlig och kommunal infrastruktur. För enskilda vägar avsätts 15 miljoner kr motsvarande 2 procent av planbeloppet. Totalt avsätts 14 miljoner kr för åtgärdsvalsstudier och utredningar vilket motsvarar 2 procent.

Medel för projektering, projektledning m m, så kallat produktionsstöd, ingår i kostnaden för respektive namnsatt åtgärd. För trimningsåtgärder ingår produktionsstödet i avsattaedel för respektive åtgärdsområde. Utifrån förutsättningarna kring system och flöden som angivits i 7.1.3 så sätts ingen fast ram för den statliga medfinansieringen. Åtgärder ska utföras där de kan ge störst effekt för bostadsbyggande, sysselsättning, kompetensförsörjning, miljö och social hållbarhet. En uppskattning av utfall under planperioden är 50 procent inom varje delkategori.

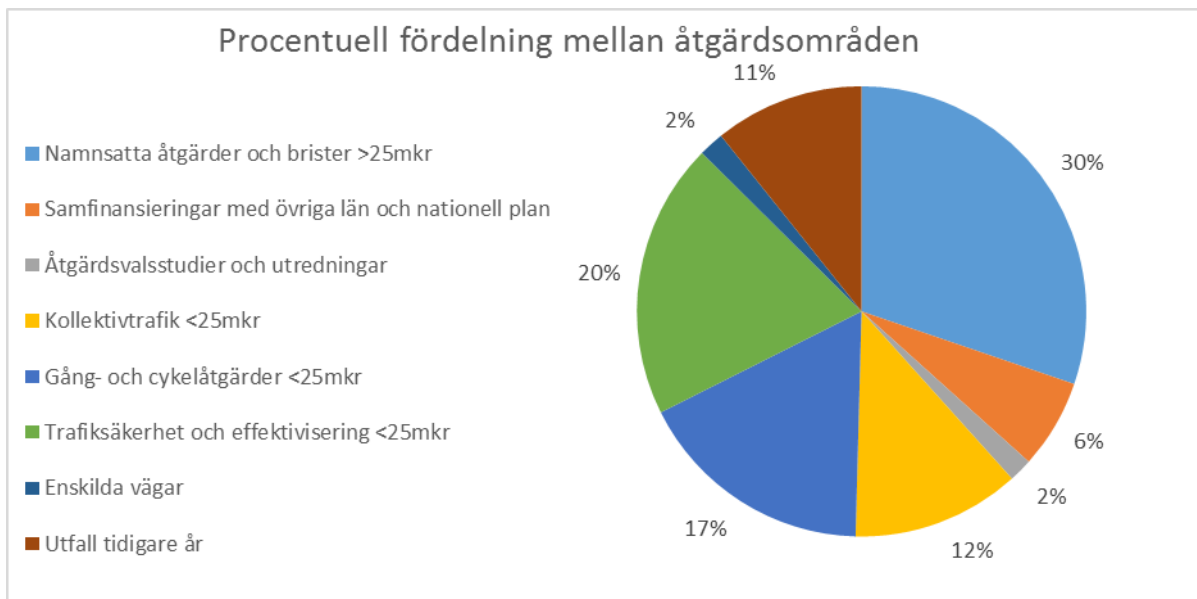


Bild 7.3.1 procentuell fördelning mellan åtgärdsområden av ramen på 827 miljoner kr.

7.1 Ekonomiska förutsättningar för genomförande

För att åtgärder ska genomföras med finansiering av länstransportplanen finns följande kriterier uppställda:

- För åtgärder under 25 mkr på den kommunala infrastrukturen kan planen finansiera upp till 50 procent där ansökan sker årligen via Trafikverket. Den kommunala delen av finansieringen av en åtgärd ska vara klar vid ansökan för att säkerställa genomförande.
- För gång- och cykelinfrastruktur längs med den regionala/statliga infrastrukturen krävs en samfinansiering från kommun eller annan extern part om 50 procent för genomförande. Den regionala gång- och cykelstrategin tillsammans med dess handlingsplan är vägledande för genomförande längs på både kommunal och regional infrastruktur.

	Summa	Delsumma	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Indikerad ram från Trafikverket utan justering			63,8	63,6	62,7	71	70	70,7	70,7	70,7	70,7	70,7	70,7	71,7
Namnsetta åtgärder och brister	250										x	x	x	x
Åtgärd: Ramnäs-Brattheden		125	x	x	x	x	x							
Brist: Väg 68 Sundet-Björkvikens SEB finns														
Brist: Väg 68 Björkvikens-Oti SEB finns														
Brist: väg 56 Alberga -väg 250 Kungsör-Kolsva														
Brist: Väg 252 Sörstafors-Hallstahammar SEB finns														
Samfinansieringar med övriga län och nationell plan	53				x	x	x	x	x	x	x			
GC Sala-Heby		28					x	x	x	x	x			
Väg 66 Fagersta - Länsgräns Dalarna + korsningen Oti		25												
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	14													
Åtgärdsvalsstudier och utredningar (Lista med behov återfinns under kap 7.1.4)		14	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kollektivtrafik	100													
Statlig infrastruktur			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Kommunal infrastruktur (Statlig medfinansiering upp till 50%)			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Gång- och cykelåtgärder	142													
Längs med statligt vägnät (finansiering med 50%)			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Längs med kommunalt vägnät (Statlig medfinansiering upp till 50%)			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
GC Kolbäck-Strömsholm			x	x	x									
GC Enhagen/Ekbacken-Tiärlindö			x	x	x									
Trafiksäkerhet och effektivisering	164													
Statlig infrastruktur			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Väg 68 genomfart Fagersta														
Kommunal infrastruktur (statlig medfinansiering upp till 50%)			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Enskilda vägar	15	0												
Delsumma		15	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Prognos för justering av utfall för åren 2014-2017	89													
<i>Överförbrukning 2014-2016</i>		36,5												
<i>Beräknad överförbrukning 2017</i>		52,5												
Totalt ram	827	296	63,8	63,6	62,7	71	70	70,7	70,7	70,7	70,7	70,7	70,7	71,7

Tabell 7.3.2 Fördelning av den ekonomiska ramen för planperioden 2018-2029.

8 Samband mellan nationell plan och omgivande läns regionala planer

Dalarna

Riksväg 66 sträcker sig från E18 i Västerås i nordvästlig riktning upp till Fagersta och fortsätter in i Dalarna och passerar och korsar därmed större delen av Västmanlands län. I Västmanland är hela sträckan upp till Fagersta mötteseparerad. I samband med att Dalarna fortsätter satsningen att mötteseparera sträckan genom Dalarna så samordnas detta med det lilla avsnitt som finns kvar i Västmanland för att få ett sammanhållet stråktänk.

För riksväg 68 som är ett tydligt identifierat godsstråk från Dalarna och Gävle till Örebro behöver åtgärdsvalsstudien kompletteras med alternativa lösningar och åtgärder som skulle kunna vara aktuella istället för en mötteseparering på kortare sträckor. Utredningen behöver visa hur de olika alternativen påverka tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket samt hur kostanden försvinner.

Örebro

Stråket mellan Stockholm och Oslo genom Mälardalen är av stor vikt för både den regionala utvecklingen samt för att knyta ihop två huvudstäder med hållbara transporter. Det fortsatta arbetet för att skapa förutsättningar för en god tillgänglighet med korta restider både mellan ändpunkterna men även mellan övriga noder i stråket är ett gemensamt arbete framåt för Örebro- och Västmanlands län.

Sörmland

Relationen mellan Västerås och Eskilstuna behöver förstärkt tillgänglighet vilket även har påpekats i systemanalysen för En Bättre Sits. För att fortsatt utveckling ska kunna ske i stråket behöver arbetet fortsätta med att identifiera korridoren och se till anslutningar till befintliga banor. Detta en del i det fortsatta arbetet från den genomförda åtgärdsvalsstudien med en tydlig koppling till utvecklingen av trafikering samt bostadsbyggande i stråket.

Nationell plan

I den nationella planen så är Mälarprojektet en viktig investering för den transportslagsövergripande infrastrukturen. Det är ett systemtänk som gör att vi kan frigöra kapacitet på landinfrastrukturen och även gå mot mer klimatsmarta transportlösningar. Inom den regionala transportinfrastrukturplanen finns utrymme inom trafiksäkerhet och effektivisering att arbeta med åtgärder som främjar överflytten från land till sjö så som exempelvis förbättrad bärighet. Avsaknaden av Hjulstabron i förslaget till den nationella planen gör att projektet bara får en begränsad effekt bron är åtgärdad.

I Västmanlands regionala plan finns möjlighet att medfinansiera åtgärder längs Dalabanan inom ramen för åtgärder som möjliggör en utökad och effektiv kollektivtrafik.

Väg 56 Sala-Heby planeras att bli mötesseparerad under planperioden. Vägen kommer i sitt nya utförande innebära barriäreffekter och försämrade förutsättningar att transportera sig med cykel. Då Region Västmanland inte delar Trafikverkets uppfattning i behovsutredningen pekar länet ut denna sträcka för delfinansiering av en cykelbana i anslutning till vägen.

9 Planens genomförande och arbetssätt

Planens struktur medför stora möjligheter för att uppnå önskade funktioner och effekter där infrastrukturen ses i sin helhet, som ett system. Men flexibiliteten medför även ett långsiktigt ansvar för genomförandet där hänsyn tas till både invånare och näringsliv. En gemensam bild krävs kring:

- behov och brister i systemet som helhet
- paketering av åtgärder för bästa effekt och kostnadseffektivitet
- när åtgärder ska genomföras för att säkerställa ekonomi och genomförbarhet
- kostnadsbedömningar
- bedömningar av åtgärdernas effekter på sysselsättning, bostadsbyggande, jämställdhet och mänskliga rättigheter.

Detta ska även sättas in i ett större sammanhang för att bidra både till en hållbar regional- och nationell utveckling.

9.1 Underlag för verksamhetsplaneringen

Att ta fram och sammanställa underlag för en helhetsbild av länet, är ett gemensamt ansvar mellan länets kommuner och Region Västmanland. Länstransportsplanens samlade konsekvensbedömning och vidare utvecklingsarbete kring mänskliga rättigheter och jämställdhet ska utgöra en viktig del av beslutsunderlaget.

Under hösten 2017 utvecklas material och kartfunktioner på Region Västmanlands hemsida. Det samlade underlaget ska finnas tillgängligt på denna sida och ska uppdateras regelbundet. Det samlade underlaget ska ligga till grund för en gemensam och långsiktig planering av infrastrukturen i länet.

9.1.1 Beslutsprocesser

Genomförandeplanen och eventuella revideringar sker med en löpande verksamhetsplanering för år 1-4 som underlag till Trafikverkets årliga verksamhetsplanering.

Beslut följer den ordinarie beslutsprocessen fram till regionstyrelsen. En viktig del av beslutsprocessen är den Strategiska regionala beredningen, (SRB), där länets kommuner finns representerade. Rekommendationen av SRB ska väga tungt vid regionstyrelsens beslut.

10 Förteckning av bilagor

Samlad konsekvensbedömning av länstransportplanens åtgärder.