

Kollektivtrafik för Västmanland

Trafikplan 2030



Inför beslut av regionstyrelsen 2018-10-31 (Text justeras efter att beslut är fattat)

Källor:

Samtliga kartor i Trafikplan 2030 är hämtade från Trafikverkets hemsida
Pendlingskarta för Västmanlands län, En Bättre Sits Mälardalsrådet

Förord

Region Västmanlands vision är "Livskraft för framtiden" där hållbar utveckling är ett av ledorden. FN:s definition av begreppet hållbar utveckling är "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". För att kunna leva upp till en hållbar utveckling har kollektivtrafiken en betydande roll så väl lokalt, regionalt som nationellt.

Kollektivtrafikmyndigheten bildades 2012 och har sedan dess, tillsammans med länets aktörer, utvecklat kollektivtrafiken. Vid regionbildningen januari 2017, flyttades ansvaret för regional utveckling och planering av den regionala transportinfrastrukturen från Länsstyrelsen i Västmanlands län till Region Västmanland. Detta tillsammans med ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken ger en samlad planering av länets tillgänglighet.

Sedan kollektivtrafikmyndigheten bildades 2012 har resandet med buss ökat med närmare 50 procent. Det är dessutom mycket glädjande att vi har toppnoteringar i nationella mätningar av kundnöjdhet. Vi vill att den positiva utvecklingen ska fortsätta där vi bidrar med en god tillgänglighet för länets invånare och skapar förutsättningar för att kunna besöka, leva, verka och bo i hela länet.

Kollektivtrafik för Västmanland - Trafikplan 2030 ska utgöra den långsiktiga strategiska inriktningen för trafik med tåg och buss i hela länet. I den första versionen är enbart tågtrafiken i fokus för att inte föregå resultatet i det pågående projektet Framtidens kollektivtrafik. Det pågår även i skrivande stund en process för att ta fram en regional utvecklingsstrategi (RUS), som ska gälla från 2020 vars resultat kan komma att påverka Trafikplanens inriktning och fokus.

Trafikplanen kommer därför att kompletteras och uppdateras utifrån resultatet av pågående processer.

Vi tackar för det engagemang som myndigheter, organisationer och privatpersoner lagt på att lämna synpunkter på remissutgåvan *Kollektivtrafik för Västmanland - Trafikplan 2030*. Vi har utifrån de inkomna synpunkterna gjort en revidering för att bättre möta länets förväntningar och dagens förutsättningar.

Arne Andersson
Förvaltningsdirektör
Kollektivtrafikmyndigheten

Sammanfattning

I *Kollektivtrafik för Västmanland-Trafikplan 2030* redovisas länets sex järnvägsstråk samt stationer och bytespunkter. Trafiken ska kännetecknas av tillförlitlighet och hög turtäthet. Ambitionen kring restider och turtäthet samt utveckling av stationer och bytespunkter vägleder förvaltningen i sin utveckling av kollektivtrafiken. Utvecklingen av kollektivtrafiken i sin tur bidrar till förverkligandet av Trafikförsörjningsprogrammets mål samt det regionala utvecklingsprogrammet 2014–2020 (RUP).

Stationer och bytespunkter	Bergslagspendeln
- Funktionella och tillgängliga stationerna i alla stråk. - Säkra pendlarparkeringar för cykel och bil. - Utveckling av befintliga stationer och bytespunkter. - Identifiera behov av nya stationer och bytespunkter.	- År 2030; Så snart infrastrukturen tillåter, ska 30-minuterstrafik införas längs hela Bergslagspendeln. - Surahammar-Västerås: -Utreda möjligheter till 15-minuterstrafik.
Mälardalen	Svealand
År 2030: - Västerås-Stockholm: -Max 45 minuters restid -15-minuterstrafik i peaktid -Utreda förbättrad tillgänglighet mellan Kungsör och Västerås -Där mål saknas idag - definiera mål för restider och turtäthet - Utökad trafikering på sträckan Örebro-Västerås År 2050: - Västerås-Stockholm: -Max 30 minuters restid -Spårburen trafik på sträckan Kungsör-Västerås -Mälardalen en viktig del av Stockholm-Oslo 2.55 - Västerås-Uppsala och Arlanda -År 2070; förbättrad tillgänglighet med väsentlig restidsförkortning	År 2030: - Utreda genomgående trafik från Stockholm och Eskilstuna till Örebro för att säkra tillgängligheten till Kungsör och Arboga. - Mål saknas idag – behöver definieras för restid och turtäthet År 2050: - Effektiv förbindelse för spårburen trafik mellan Kungsör och Västerås. Finns ingen naturlig koppling idag via järnväg.

Sala-Oxelösund (Uven)	Dalabanan
- Sala-Västerås 2030; så snart infrastrukturen tillåter, ska 30-minuterstrafik införas i peaktid - Västerås-Eskilstuna -Max 25 minuters restid -Minst 20-minuterstrafik	- Borlänge-Uppsala: -Max 89 minuters restid - Sala-Uppsala -Utökad turtäthet
Internationell tillgänglighet via Arlanda genom stråken Sala-Oxelösund och Dalabanan -Västerås-Sala-Uppsala-Arlanda: max 60 minuters restid	
Godsstråket genom Bergslagen	
- Utreda möjligheterna till en utökad persontrafik för att skapa förutsättningar för arbets- och studiependling. - Mål saknas idag – behöver definieras för restid och turtäthet	

Innehåll

1. Bakgrund.....	7
2. Syfte och mål	8
3. Behovet av hållbara transporter	10
4. Kollektivtrafikens roll.....	11
5. Storregionala samarbeten	13
6. Stationer och bytespunkter	14
7. Järnvägsstråken	16
8. Sammanfattande målsättningar	23

1. Bakgrund

Vid årsskiftet 2011–2012 blev Region Västmanland en regional kollektivtrafikmyndighet och tog över ansvaret från dåvarande Länstrafiken Mälardalen. I ansvaret ingår att planera all kollektivtrafik i länet som är av ett allmänt intresse, och som inte kan bedrivas på kommersiell grund. Trafiken ska planeras både utifrån ett lokalt och ett storregionalt perspektiv.

Tåg utgör stommen för kollektivtrafiken

I Västmanland ökar det mellankommunala resandet och vi behöver hantera den ökande efterfrågan på resmöjligheter med buss och tåg. Tåg utgör stommen i kollektivtrafiksystemet i Västmanland vilket kompletteras med stombussar som går den genaste vägen mellan två kommunhuvudorter. Stombussarna kompletteras i sin tur av lokala busslinjer både på landsbygd och i stadstrafik. Trafikplan 2030 fokuserar på utvecklingen av tågtrafiken i de starka relationerna. Förverkligandet av detta begränsas av brister i järnvägens kapacitet där förändringar tar lång tid att genomföra. Trafikering behöver därför ses på lång sikt. Tillsammans med tågets utveckling ska busstrafiken komplettera och förstärka invånarnas möjlighet att leva, verka och bo i hela länet.

Trafikplanens utgångspunkt

Trafikplanens utgångspunkt baseras i första hand på det regionala utvecklingsprogrammet, trafikförsörjningsprogrammet för länet samt etablerade storregionala samarbeten.

Region Västmanland har ansvaret för det regionala tillväxtarbetet i länet, vilket bland annat innebär att ta fram ett regionalt utvecklingsprogram, RUP. Utvecklingsprogrammet är en strategi för långsiktig hållbar tillväxt i hela Västmanlands län som bland annat innefattar kollektivtrafikens tillgänglighet som ger förutsättningar till arbetsmarkandsförstoring och kompetensförsörjning.

I Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag ingår att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram, vilket utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Västmanlands län. Trafikförsörjningsprogrammet tar sitt avstamp i bland annat regional utveckling och innehåller mål och grundläggande principer för kollektivtrafikens framtida utveckling.

Under kapitel 5 beskrivs fyra etablerade storregionala samarbeten kring infrastruktur för att främja sysselsättning, bostadsbyggande och regional tillväxt.

Pågående projekt och arbeten

Trafikplanen kommer varje mandatperiod att genomgå en aktualitetsprövning. Två betydande projekt kommer att utgöra grunden vid aktualiseringsprövningen under mandatperioden 2018–2022. Dessa två projekt är den regionala utvecklingsstrategin (RUS) som ska sätta de övergripande målen för länets utveckling, samt projektet Framtidens kollektivtrafik.

Dessa båda projekt kommer sannolikt att påverka utvecklingen av kollektivtrafiken, och då främst busstrafiken. Men även ge bra underlag för utvecklingen av kollektivtrafiken i länet som helhet.

2. Syfte och mål

Syfte

Syftet med Trafikplan 2030 är att utgöra ett styrande dokument för att tydliggöra inriktningen och den långsiktiga planen för hur kollektivtrafiksystemet ska utvecklas. Kollektivtrafiken ska förbättra tillgängligheten mellan alla kommunhuvudorter i länet och angränsande regioner.

Mål

Trafikplanen utgör en fördjupning och tydliggörande genom att peka på behovet av mellankommunala trafiksystem och attraktiva bytespunkter. Detta kommer att ge förutsättningar för persontransporter i en sammanhängande och funktionell region. Det förutsätter även att vi tillsammans med övriga aktörer integrerar samhällsplanering med planering av långsiktigt hållbara transportsystem.

Trafikplanen har inga egna mål och delmål utan ska verka för att Trafikförsörjningsprogrammets mål och delmål uppfylls. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från det regionala utvecklingsprogrammet för Västmanlands län 2007–2020. De uttalade målen i Trafikplanen kring restider och turtäthet är en direkt nedbrytning av målen för tillgänglighet för regional utveckling, långsiktigt hållbar resa, samt enkel och attraktiv resa. Genom tydliga mål för turtäthet och restider kan behoven av utveckling av så väl infrastruktur som trafikering studeras närmare och ligga till grund för kommande investeringar. Där inte tydliga mål finns idag behöver dessa mål definieras. Åren 2030, 2050 och 2070 finns uppsatta i dokumentet, önskad trafikering behöver uppnås så snart som möjligt innan angivet år men tjänar till en tydliggöra inriktningen och prioriteringen av behoven. Kärnan i Trafikplanen är tillgänglighet så väl inom som utanför länet genom att utveckla bytespunkter och kollektivtrafik.

Regionala mål för transportsystemet	
Regionalt Utvecklingsprogram Västmanlands län 2007–2020	Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik Västmanlands län
Ett effektivt transportsystem som bidrar till en långsiktigt hållbar regional utveckling: • Stöd och utveckla flerkärnighet i östra Mellansverige • Ett integrerat godstransportsystem • Ett säkert och tillgängligt vägtransportsystem	• Tillgänglighet för regional utveckling • Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning • Långsiktigt hållbar resa • Trygg och säker resa • Enkel och attraktiv resa

Framtidsspaning- anpassning till framtidens teknik

En tydlig utmaning är att vidareutveckla attraktiva, hållbara persontransporter med en flexibilitet som kan möta framtidens transportbehov. Ny teknik, som exempelvis autonoma fordon, kan ge oanade möjligheter för kollektivtrafikens utveckling. Målen och arbetet med dess realisering tar sin utgångspunkt i de tillgängliga lösningar som finns idag. När ny teknik och bättre lösningar finns tillgängliga, behöver mål och strategier omprövas för att i enlighet med Region Västmanlands vision skapa livskraft för framtiden.

Framtida trafikering utifrån prognoser och målstyrning

Det är en utmaning att planera en trafik som baseras på hur vi vill att länets pendlingsmönster ska utvecklas med kollektivtrafikens hjälp. Genom att arbeta med målstyrning kan vi skapa förändring av gällande strukturer. Allt för ofta baseras trafiken på prognoser som är framskrivningar av dagens siffror vilket enbart ger en bild av vad som kommer att hända om vi inte gör några förändringar.

Pendling berör inte enbart arbete utan är även en viktig förutsättning för gymnasieutbildning som för högre studier. Flera kommuner väljer idag att förlägga sin gymnasieutbildning i andra kommuner och då är tillgängligheten mellan orterna avgörande.

ARBETSPENDLING 2014 VÄSTMANLANDS LÄN

TOTALT

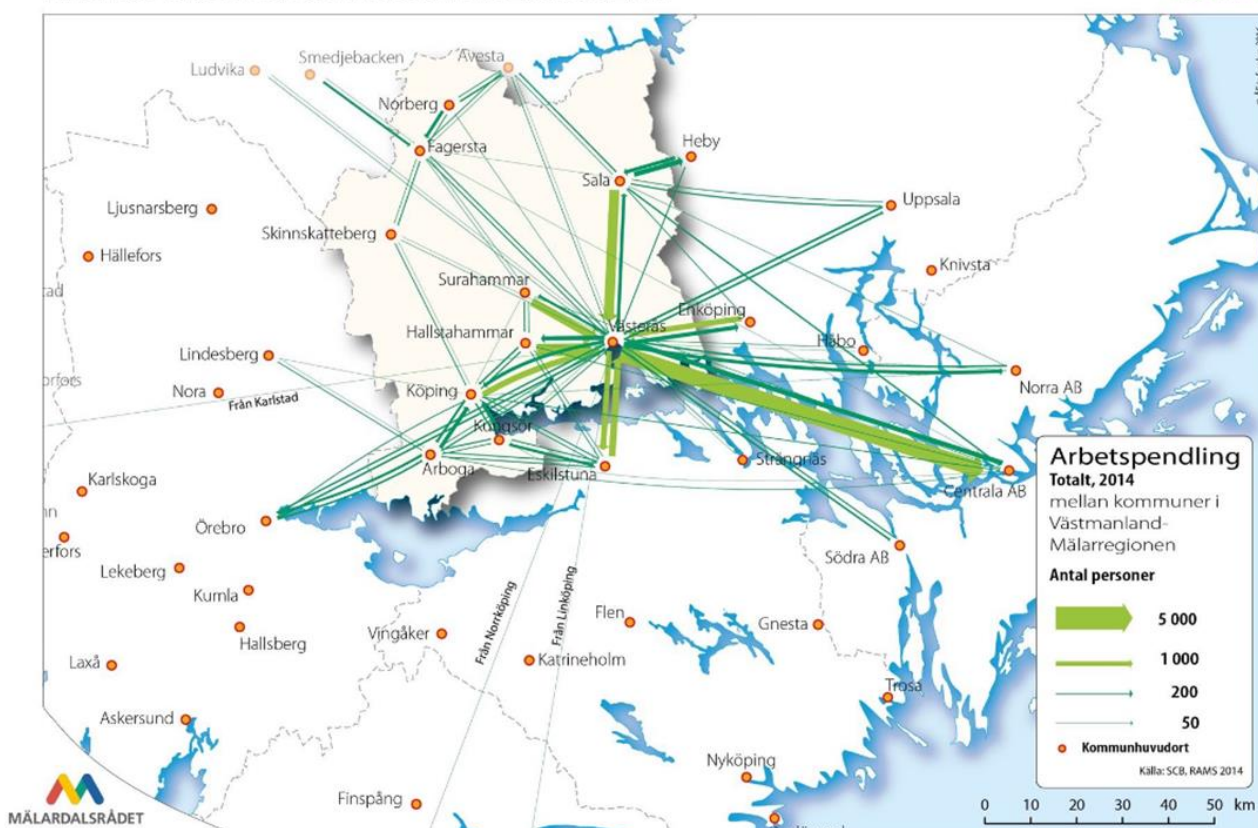


Bild: Pendlingskarta för Västmanlands län år 2014.

Aktualitetsprövning av Trafikplanen

Trafikförsörjningsprogrammet ska varje mandatperiod genomgå en revidering. Efter att revideringen har genomförts så ska Trafikplanen aktualitetsprövas. När Trafikförsörjningsprogrammet revideras nästa gång kommer resultatet från projektet "Framtidens kollektivtrafik", samt målen i den kommande Regionala utvecklingsstrategin att vara viktiga utgångspunkter, som därmed kommer att vara styrande för kommande Trafikplan.

Uppföljning av Trafikplanen

Trafikplanen följs upp i samband med den årliga uppföljningen av Trafikförsörjningsprogrammet.

3. Behovet av hållbara transporter

De globala målen och Agenda 2030 syftar bland annat till att förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och odelbara samt balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Dessa ska ligga till grund för kollektivtrafikmyndighetens arbete med långsiktigt hållbara transporter.

Kollektivtrafiken har en viktig roll i byggandet av det hållbara samhället. Hittills har fokus legat på den miljömässiga dimensionen. Kollektivtrafikens beroende av fossilfria bränslen har successivt minskats för att uppnå Regionfullmäktiges beslut om att vara oberoende av fossila bränslen år 2030. Målet var uppnått redan under 2016 då hela bussflottan blev fossilfri. Samtliga fordon går idag på biogas eller biodiesel, förutom ett som drivs på el.

Ett av delprojekten inom Framtidens kollektivtrafik har haft som övergripande mål att klargöra faktorer för en eventuell övergång till elbussar inom Västerås stadstrafik. Utgångspunkten har varit att en av stombusslinjerna i stadstrafiken ska trafikeras till 100 procent med elbussar. Efter att en utvärdering av linjen har genomförts kan beslut fattas om eventuell fortsatt elektrifiering av Västerås stadstrafik.

Den ekonomiska hållbarheten innefattar bland annat planeringen av trafiken, fordon för att få en hållbar ekonomi. För den sociala hållbarheten handlar det både om hållbarhet inom organisationen och vårt bidrag till en social hållbarhet genom tillgänglighet.

Under de kommande åren behöver kollektivtrafikmyndigheten även ta sig an de övriga två dimensionerna av hållbar utveckling och förtydliga vad det innebär för oss och på vilket sätt vi avser arbeta.



4. Kollektivtrafikens roll

En central diskussion inom samhällsplaneringen är hur vi ska skapa hållbara samhällen och landsbygd med långsiktigt hållbara transportsystem. Med utgångspunkt i Sveriges transportpolitiska mål kan en väl utvecklad kollektivtrafik bidra väsentligt till dess uppfyllande både gällande tillgänglighet, jämställdhet, hälsa och miljö. För att nå dess fulla potential så behöver utvecklingen av kollektivtrafiken vara en integrerad del i alla planeringsprocesser på så väl nationell, regional som kommunal nivå.

Det är viktigt att det finns en samordnad planering och lokalisering av verksamhetslokaler, handelsplatser, bostadsområden och bytespunkter för en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Integrationen av planeringsprocesser ställer krav på samverkan och förståelse för respektive aktörs uppdrag och ansvar på nationell, regional och kommunal nivå. De är viktiga för att skapa förutsättningar för så väl stad som landsbygd i hela länet.

Tillgänglighet av kollektivtrafik

Väl utvecklade möjligheter att förflytta sig med kollektivtrafik påverkar möjligheterna till sysselsättning, kompetensförsörjning, bostadsbyggande, service, kultur och rekreation. För att nå en tillgänglig och effektiv kollektivtrafik krävs samordning över de administrativa gränserna och att vi tillsammans arbetar långsiktigt och strategiskt.

Dagens planeringsprinciper utgår från tågtrafiken för att så långt det är möjligt ge en smidig övergång mellan buss och tåg. I takt med en förbättrad tillgänglighet har arbetspendlingen i länet ökat. På samma sätt ökar även skolpendlingen inom länet vid val av gymnasieskola. 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. Förutsättningarna minskar även för utveckling av fler branscher på dessa orter.

Västmanlands läge och tillgång till järnväg

Västmanland har ett bra geografiskt läge i Mälardalsregionen. Befolkningsmässigt dominerar Västerås då övriga tätorter är relativt små. Arbetspendlingen inom länet domineras av pendling till och från Västerås. Över länsgränsen är pendlingsrelationerna starka till Eskilstuna, Stockholm och Örebro. Västmanland är relativt väl försett med järnväg. Mälarbanan, Sala-Oxelösund, Dalabanan, Godsstråket genom Bergslagen, Svealandsbanan och Bergslagspendeln passerar genom länet. Alla järnvägar trafikeras av både person- och godstrafik. Efterfrågan på järnvägstransporter är stor och detta leder till brist på kapacitet. Norbergs tätort är länets enda kommunhuvudort som saknar tåganslutning med persontrafik.

Tågtrafiken ska utgöra stommen i Västmanlands kollektivtrafiksystem. Busstrafiken ska komplettera tågtrafiken och gå den genaste vägen mellan två kommunhuvudorter. Kollektivtrafiksystemet ska planeras utifrån ett stråktänk där den regionala trafiken är överordnad. Den inomkommunala trafiken ska ansluta till den regionala vid strategiska bytespunkter där en av uppgifterna är att mata till den regionala trafiken av tåg och buss. För att tågtrafiken ska kunna vara stommen i kollektivtrafiksystemet behöver den utvecklas både gällande turtäthet och restider, framförallt för de orter där befolkningen ökar.

Stombusslinjer

Linjenätet med stombussar knyter kommunhuvudorter samman där det saknas spårburen trafik.

Stombussarna ska gå den rakaste vägen mellan orter för att uppnå attraktiva restider. I samband med att spårburen trafik kan erbjudas ska det ske en översyn av stomlinjetrafiken för buss och dess bytespunkter. Tåg och buss ska komplettera varandra och inte skapa en konkurrens. Där det finns en god tillgänglighet med tåg ska en översyn av busstrafiken ske i syfte att föra över resande till tåg. För att underlätta pendling med olika trafikslag, och därmed öka tillgängligheten för kommunerna i länet behöver passningstider mellan tåg och buss ses över. Vi behöver definiera passningstider mellan olika trafikslag inom kollektivtrafiksystemet.

Framtidens kollektivtrafik

Projektet *Framtidens kollektivtrafik* drivs gemensamt av Region Västmanland och Västerås stad. Projektet består av fyra delprojekt varav tre slutredovisas under sommaren 2018. Dessa tre delprojekt handlar om framkomlighetsåtgärder för en effektivare busstrafik, övergång till elektrifierad stadsbusslinje och lokaliseringsfrågan för Svealandstrafikens bussdepå som idag finns på Ängsgärdet i Västerås.

Det fjärde delprojektet fokuserar på framtiden och tar sikte på år 2050 och ska resultera i en övergripande utredning om framtidens kollektivtrafik för att tydliggöra vilka behov det regionala trafiksystemet och det lokala trafiksystemet i Västerås kommer att möta 2050. Detta delprojekt ska även inrymma en kartläggning av kommunernas behov av kollektivtrafik kopplat till det regionala kollektivtrafiksystemet. Delprojektet slutredovisas våren 2019 och kommer ge värdefull input till kommande trafikplaner.



5. Storregionala samarbeten

Individens behov av att förflytta sig och regional tillväxt tar inte hänsyn till administrativa gränser utan är beroende av en gemensam helhetssyn. För att fortsätta utveckla kollektivtrafiken avseende restider och frekvens så krävs ofta investeringar i infrastrukturen. Gemensamma arbeten och prioriteringar är avgörande för att lyckas.

Regionen är idag delaktig i fyra olika storregionala samarbeten för att stärka länets och Mälardalsregionens tillgänglighet och attraktionskraft.

En Bättre Sits

Goda resultat för den regionala utvecklingen har uppnåtts genom det storregionala samarbetet "En Bättre Sits" (som förkortas EBS). Aktörerna för de ingående länen; Västmanland, Sörmland, Östergötland, Örebro, Stockholm, Gotland och Uppsala har genomfört en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter. I systemanalysen pekas den infrastrukturutbyggnad ut som bör vara med i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen 2018–2029.

Bergslagspendelns intressegrupp

Bergslagspendelns intressegrupp är en gruppering av kommuner, regioner och näringsliv i nära anslutning till Bergslagspendeln. Grupperingens intresse är att utveckla banan för att möjliggöra trafikering av så väl person- som godstrafik för att stärka den regionala tillväxten. Tillsammans har intressegruppen tagit fram en gemensam prioriteringslista för utvecklingen av banan. Ett resultat av arbetet är den kommande byggnationen av mötesspåret Ramnäs-Brattheden.

Dalabanans intressenter

Dalabanans intressenter är en förening med kommuner och regionala organ utmed eller i nära anslutning till Dalabanan. Föreningens huvuduppgift är att verka för en positiv utveckling för banan och dess trafik. Den regionala tillväxten är beroende av kortare restider och bättre turtäthet. För att tydliggöra parternas gemensamma ambitionsnivå och prioritering av arbeten längs sträckan, genomförs nu arbetet med *Paket för Dalabanan*. Arbetet ska resultera i en gemensam prioriteringslista inför planeringsomgången för kommande nationella transportinfrastrukturplan 2022–2033.

Stockholm-Oslo 2.55

Stockholm-Oslo 2.55 AB är ett bolag som ägs av Karlstad kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun. Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av infrastrukturen i stråket för att möjliggöra en bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan.

Transportsystemet mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo är viktigt för de expansiva huvudstäderna men det är också viktigt för de som lever och verkar i städer och regioner som finns längs med stråket. Det finns brister i dagens infrastruktur både för person- och godstransporter och av det skälet finns stråket utpekad som en brist i den nationella transportinfrastrukturplanen för åren 2018–2029.

6. Stationer och bytespunkter

En funktionell bytespunkt är framför allt tillgänglig genom goda kopplingar till anslutande gång- och cykelnät samt tillgång till säkra pendlarparkeringar för cykel och bil. Där bytespunkter utvecklas bör bostadsbebyggelse, skolor, service och arbetsplatser placeras i närheten. Genom utveckling av attraktiva och tillgängliga bytespunkter i kombination med god turtäthet i kollektivtrafiksystemet skapas goda förutsättningar för att uppnå målet om regional tillväxt och integrerade arbetsmarknader.

Utveckling av befintliga stationer och bytespunkter

I länet finns det många stationer och bytespunkter med varierande standard. I kommunhuvudorterna finns det ett resecentrum som utgör en strategisk bytespunkt, ofta med koppling till tågtrafik. För det framtida kollektivtrafiksystemet behöver befintliga bytespunkter utvecklas för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

Stationsorter längs med Bergslagspendeln

På sikt planeras ett utökat tågutbud på Bergslagspendeln där målet är 15-minuterstrafik på sträckan Surahammar-Hallstahammar-Västerås, samt 30-minuterstrafik på övriga sträckor. I takt med förbättrade förutsättningar förväntas resandet längs sträckan att öka. De stationsorter som trafikeras idag kommer att ha fortsatt trafik. Stoppet i Ängelsberg behöver utredas för framtida trafikupplägg och hur dess utveckling med resandeunderlag kan utvecklas för så väl sysselsättning som besöksnäring. Övriga stationsmiljöer och bytespunkter ska ses över utifrån funktion och säkerhet.

Västerås resecentrum

Västerås resecentrum är en knutpunkt för både tåg, buss och bil men även för cyklister och gående, spårtrafiken i länet knyts ihop i denna punkt. Befintligt resecentrum fungerar dåligt, framför allt är resenärmiljöerna trånga. Ett nytt resecentrum är en del av utvecklingsprojektet Mälarporten och framtida resecentrum ska vara en integrerad del av centrala Västerås där lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik möts. Det ska även vara enkelt att gå och cykla till och genom området. Planeringen för Västerås nya resecentrum har pågått i flera år, i nuläget är planen att första etappen börjar byggas 2020.

Dingtuna

Dingtuna är en växande serviceort till Västerås. Stationens fortsatta funktion i det framtida kollektivtrafiksystemet ska utredas.

Fagersta och Avesta

Dessa stationer är särskilt viktiga för Norberg då de är Norbergs koppling till persontrafik på järnväg. Tillgängligheten från Norberg till Fagersta respektive Avesta är avgörande för möjligheten att resa med tåg mot exempelvis Västerås via Bergslagspendeln och till Sala via Dalabanan samt vidare mot Arlanda och Stockholm.

Ransta

Ransta utvecklas till en större bytespunkt med anslutningstrafik och goda möjligheter till pendlarparkering för cykel och bil. Dagens resande med buss till Västerås ska styras över till tåg när det är möjligt.

Kolbäck

Kolbäck kan bli en ny bytespunkt då tågen som trafikerar Mälarbanan stannar i Kolbäck. Möjligheten att sätta in matarbussar mellan Hallstahammar, Surahammar och Kolbäck som matchar tåg mot Köping

respektive Eskilstuna ska ses över.

Utveckling av nya stationer och bytespunkter

Befintliga bytespunkter och stationer är grunden för dagens kollektivtrafiksystem. För att möta länets utveckling och behov av tillgänglighet behöver nya stationer och bytespunkter utvecklas i strategiska lägen.

Tillberga

Tillberga är en växande serviceort till Västerås. Här har det tidigare funnits ett tågstopp, den gamla stationens funktion i det framtida kollektivtrafiksystemet ska utredas.

Valskog

Valskog är en knutpunkt där Svealandsbanan och Mälarbanan möts, vilket bör innebära goda förutsättningar för utvecklade trafiklösningar. Valskogs funktion i trafiksystemet ska utredas tillsammans med hur tillgängligheten med spår mellan Kungsör och Västerås kan förbättras.

Identifiering av nya bytespunkter

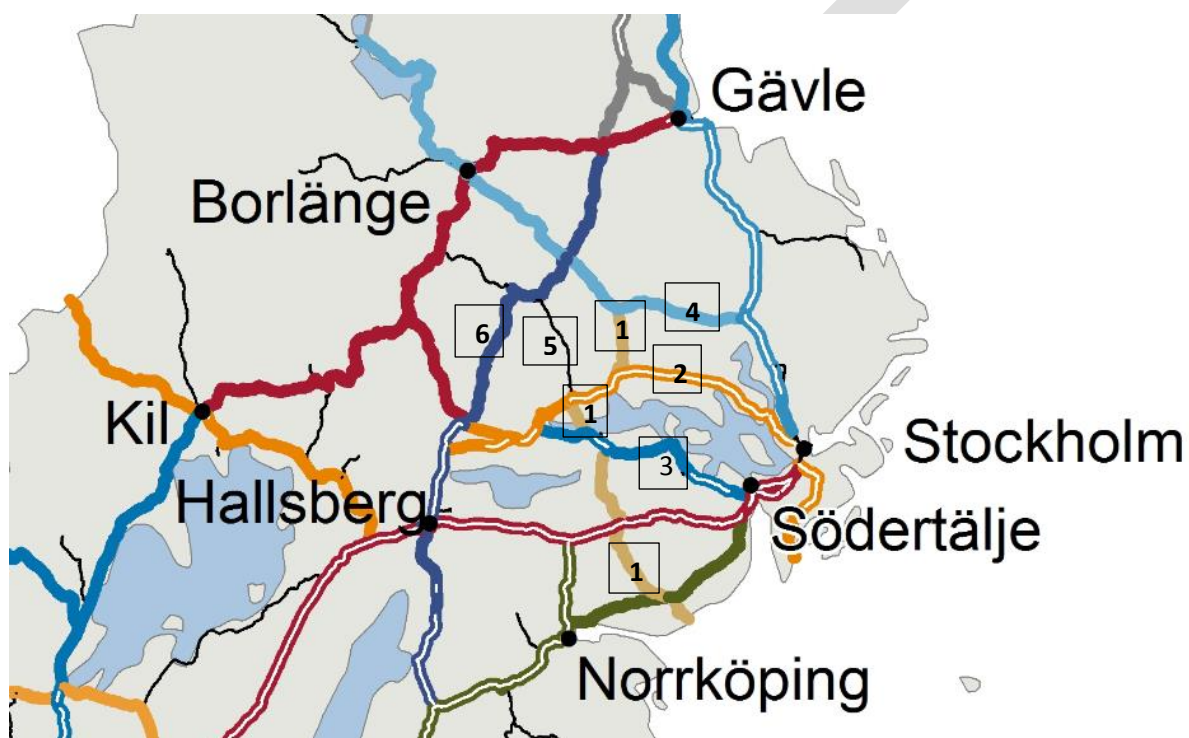
I takt med att utvecklingen av kollektivtrafiken sker kan det finnas behov av att utveckla bytespunkter på platser som idag inte är identifierade. Detta är en kontinuerlig process för att kollektivtrafiken ska kunna möta framtidens krav på trafikering och bidra till en hållbar tillväxt i hela länet.



Bild: Tåg på järnvägsbro i Kungsör

7. Järnvägsstråken

I detta kapitel ges en kort övergripande beskrivning av respektive järnvägsstråk som går genom Västmanland. Under respektive stråk finns det vissa mål för restider och turtäthet angivna under en angiven tid; 2030, 2050 respektive 2070. Året indikerar slutåret och ska genomföras så snart det är möjligt. Om det inte finns något angivet mål för någon tidsperiod för ett visst stråk, finns heller inte året utskrivet i texten. På de sträckor som mål saknas ska dessa definieras så snart det är möjligt innan 2030.



- Sala-Oxelösund nr 1
- Mälärbanan nr 2
- Svealandsbanan nr 3
- Dalabanan nr 4
- Bergslagspendeln nr 5
- Godsstråket genom Bergslagen nr 6

Bergslagspendeln

Tåglinje 55 knyter ihop sydvästra Dalarna med Mälardalen och körs mellan Ludvika och Västerås. Tåglinjen har den största geografiska täckningen i regionen och trafikerar flertalet av Västmanlands stationsorter. Linjen anpassas till tåganslutningar i Fagersta och Västerås. Tåglinjen används främst för skol- och arbetspendling, samt för fritids- och serviceresande.

Linjen har ett utbud vardagar från morgon till kväll med timestrafik, taktfasta avgångar samt trafik på helger varannan timme. Spåret består idag av ett enkelspår med en mötesstation. Enkelspåret gör att tågmöten måste planeras vid Ängelsbergs station och Hallstahammar station, med betydande bomfällningstider. Detta skapar en ineffektiv trafiklösning.



Bild: Sträckning för Bergslagspendeln

I början stannade tågen i Kolbäck och bytte där riktning för vidare färd mot Hallstahammar, men sedan 1993 finns ett triangelspår utanför Kolbäck som gör det möjligt att köra direkt från Västerås.

Stor efterfrågan på kollektivtrafik

Idag är det stor efterfrågan på kollektivtrafik mellan Surahammar, Hallstahammar och Västerås. Bussarna går var 15:e minut med förstärkningsbussar vissa tider och tåget har timestrafik. Den busstrafik som idag trafikerar sträckan kommer inte att räcka på sikt med ett ökande antal resenärer. Genom en tätare trafikering på Bergslagspendeln kan den förväntade resandeökningen mötas på ett bättre och mer tillförlitligt sätt då tåget inte är beroende av framkomligheten på bilvägarna inom Västerås samt att tåget rymmer fler passagerare än bussen.

Underlag för ökad turtäthet i tågtrafiken

Det är beslutat av regionstyrelsen att förlänga mötesspåret Ramnäs-Brattheden för att möjliggöra en effektivare trafikering av kollektivtrafiken med tåg. Effekterna av mötesspåret innebär att arbetsmarknadsregionen vidgas, samt att tillgängligheten längs hela sträckan samt vidare mot Stockholm förbättras.

Bedömningen är att det finns resandeunderlag för att öka turtätheten i två steg vart efter att infrastrukturen tillåter. Det första är två tåg i timmen under peaktid längs hela sträckan. Det andra steget är fyra tåg i timmen i relationen Surahammar-Hallstahammar-Västerås.

Målsättning

2030

- 30-minuterstrafik längs hela Bergslagspendeln i peaktid så snart infrastrukturen tillåter.
- Utredda vad som krävs för att möjliggöra en 15-minuterstrafik på sträckan Surahammar-Hallstahammar-Västerås.

Sala-Oxelösund (Uven)

Stråket består av en enkelspårig järnväg och trafikeras av både gods- och persontrafik. Idag går den så kallade UVEN (tåglinje 56) från Sala till Linköping via Västerås, Eskilstuna, Flen, Katrineholm och Norrköping. Sträckan är av betydelse för arbets- och studiependling samt fritids- och serviceresande.

Sala-Ransta-Västerås

Arbets- och skolpendlingen mellan Sala och Västerås är den näst största pendlingsrelationen i Västmanland. Här sker också betydande service- och fritidsresande. Sala är inte bara en målpunkt i kommunen utan fungerar även som större bytespunkt för resande mot Uppsala och Västerås.

Västerås-Eskilstuna

Tåglinjen knyter samman två av landets större kommuner, Västerås och Eskilstuna, via Kolbäck och Kviksund. De båda städerna utgör en gemensam arbetsmarknadsregion och har tillsammans en befolkning över 240 000 personer. Linjen har idag ett utbud med timmestrafik med en restid om 32 minuter. Utbytet mellan städerna i resande är relativt låg i förhållande till den potential som finns i form av gemensam högskola, utbildning, utbud av jobb och efterfrågan på arbetskraft samt service och kultur.

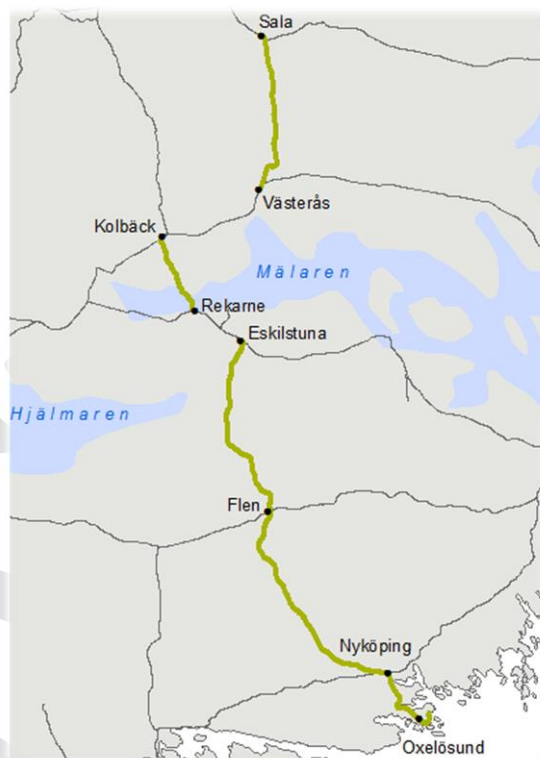


Bild: Sträckning för Sala-Oxelösund

Det låga utbytet mellan städerna antas bero på kapacitetsbrister på järnväg vilket hämmar den regionala utvecklingen. Brister i spårkapaciteten begränsar möjligheten till tätare trafik mellan kommunerna.

Målsättning

2030

Västerås-Sala

- 30-minuterstrafik mellan Västerås-Ransta-Sala under peaktid i båda riktningarna.

2050

Eskilstuna-Västerås

- En utveckling av relationen mellan Eskilstuna-Västerås är nödvändig. I enlighet med uppsatta mål i åtgärdsvalsstudien Eskilstuna-Västerås ska det 2050 vara en restid mellan städerna på max 25 minuter samt en turtäthet om minst 20-minuterstrafik. Under hösten 2018 genomför Trafikverket en funktionsutredning för att utreda om det är möjligt att nå uppsatta restidsmål genom trimningsåtgärder. Beroende på vad utfallet blir så kan målsättningen för både restid och turtäthet bli möjliga tidigare.

Västerås-Sala-Uppsala-Arlanda på 60 minuter (stråket Sala-Oxelösund tillsammans med Dalabanan)

- Fram till 2050 behöver tillgängligheten successivt förbättras för hela länet till Arlanda och Uppsala. Stråket Sala-Oxelösund tillsammans med Dalabanan behöver utvecklas för att möjliggöra en trafikering mellan Västerås-Sala-Uppsala-Arlanda på 60 minuter.

Dalabanan

Dalabanan är ett enkelspår som sträcker sig mellan Mora och Uppsala. Tåglinje 50 på sträckan Mora/Falun-Avesta-Sala-Uppsala-Stockholm trafikerar i huvudsak Falun-Uppsala med vissa turer till Mora och Stockholm. Denna linje knyter ihop norra delen av länet med Uppsala via Sala och används främst till skol- och arbetspendling men även för fritids- och serviceresor. Möjlighet till en effektiv trafikering mellan Dalarna och Västerås är idag begränsad av spårens dragning.

Trafikverket har tagit fram förstudier för sträckan Uppsala-Sala samt för Sala-Borlänge som visar hur banan kan utvecklas. Då underhållet är eftersatt krävs flera spårbyten, dels för att kunna upprätthålla nuvarande trafikering men även för att utvecklingen ska kunna genomföras. Den gemensamma målsättningen för trafiken på banan är kortare restider och tätare turer för att skapa bättre förutsättningar för arbets- och studiependling. Mellan Borlänge och Uppsala finns ett gemensamt utpekat mål om en restid på 89 minuter.

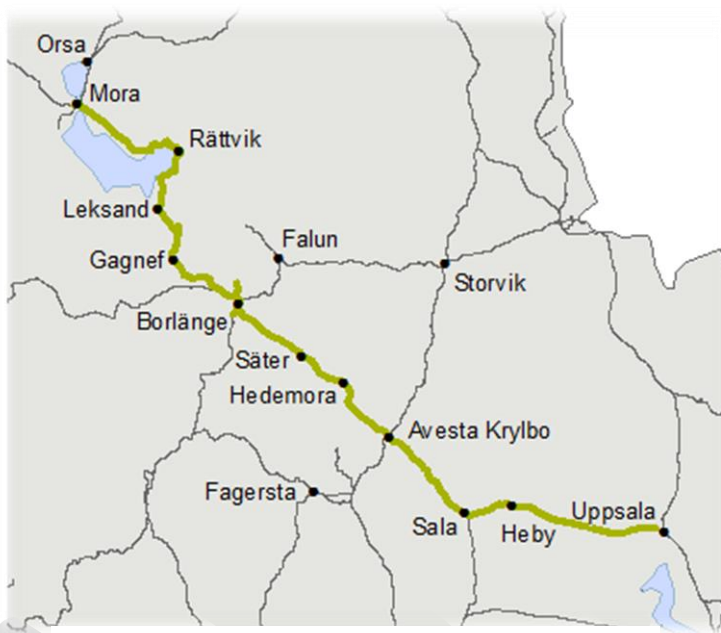


Bild: Sträckning för Dalabanan

Målsättning

2030

Utveckling av hela Dalabanan

- Spårbyten behöver genomföras så snart det är möjligt för att säkerställa trafikering utan hastighetsnedsättningar. Hösten 2018 startar en process i Dalabanans intressenters regi *Paket för Dalabanan* där Dalabanans intressenter tillsammans med kommunerna längs sträckan och Trafikverket ska komma överens om en utvecklingsplan för stråket.

2050

Västerås-Sala-Uppsala-Arlanda på 60 minuter (stråket Sala-Oxelösund tillsammans med Dalabanan)

- Fram till 2050 behöver tillgängligheten successivt förbättras för hela länet till Arlanda och Uppsala för integrering av arbetsmarknad samt ökad internationell tillgänglighet. Stråket Sala-Oxelösund tillsammans med Dalabanan behöver utvecklas för att möjliggöra en trafikering mellan Västerås-Sala-Uppsala-Arlanda på 60 minuter.

Mälarbanan

Mälarbanan är drygt 20 mil lång med en sträckning Stockholm-Västerås-Örebro-Hallsberg. Stråket består till huvudsak av dubbelspår förutom på sträckorna Kolbäck-Valskog samt väster om Arboga. Tåglinje 57/61 Stockholm-Västerås-Örebro-Hallsberg trafikerar i huvudsak Stockholm-Hallsberg med vissa turer förlängda till Göteborg. Resorna utgörs främst av skol- och arbetspendling, men även fritids- och serviceresande.

Utveckling av Mälarbanan är avgörande för integreringen av arbetsmarknader, ökad sysselsättning och kompetensförsörjning samt effektiva godstransporter.



Bild: Sträckning för Mälarbanan

Målsättning

2030

Västerås-Stockholm

- Målsättningen är 15-minuterstrafik i peaktid för att underlätta arbets- och studiependling.
- Målet är 45 minuters restid mellan Västerås-Stockholm.
- Utredda hur tillgängligheten kan förbättras mellan Kungsör och Västerås för spårburen trafik. Saknar idag en naturlig koppling via järnväg.
- Definiera mål för restider och turtäthet för övriga orter i länet längs sträckan

Örebro-Arboga-Köping-Hallstahammar-Västerås

- Utökad trafikerings samt minskad störningskänslighet.

2050

Västerås-Stockholm

- På längre sikt behöver restiden förkortas ytterligare till 30 minuter mellan Stockholm och Västerås för att möta arbetsmarknadens behov.

Kungsör-Västerås

- Effektiv förbindelse för spårburen trafik mellan orterna.

Stockholm-Oslo en utveckling av hela stråket

- Mälarbanan är en viktig del av länken mellan Stockholm-Oslo. Genom att nå en restid under tre timmar mellan ändpunkterna blir tåget ett attraktivt transportsätt. Det skapar även en bättre tillgänglighet längs med hela stråket till de båda huvudstäderna.

2070

Västerås-Uppsala-Arlanda

- Förstärkt tillgänglighet till Arlanda och Uppsala via Mälarbanan med väsentligt förbättrade restider och en god turtäthet.

Svealandsbanan

Svealandsbanan är en relativt ny bana, byggd på 90-talet, som sträcker sig mellan Södertälje-Valskog. Banan utgörs till stor del av enkelspår. Dubbelspår finns mellan Nykvarn-Läggesta, Eskilstuna-Folkesta samt den nybyggda delen Strängnäs-Härad. Tåglinje 58 körs mellan Stockholm-Eskilstuna, vissa turer körs även till Örebro.

Trafiken mellan Stockholm-Eskilstuna förlängs genom lokal tågtrafik mellan Eskilstuna-Arboga. Tillgängligheten till Stockholm och Örebro är viktig för arbets- och studiependling.



Bild: Sträckning för Svealandsbanan

Målsättning

2030

- Utredda genomgående trafik från Stockholm och Eskilstuna till Örebro för att säkra tillgängligheten till Kungsör och Arboga.
- Mål saknas idag, behöver definieras för restid och turtäthet.

2050

- Effektiv förbindelse för spårburen trafik mellan Kungsör och Västerås. Det finns idag ingen naturlig koppling via järnväg.

Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig från Storvik till Mjölby och är till största delen enkelspårig. Banan ansluter till norra respektive södra stambanan, samt har viktiga anslutningar till Mälarbanan, Bergslagsbanan och Västra stambanan. Banan trafikeras främst av godstrafik men har även delar, (Hallsberg-Frövi), där persontrafiken är intensiv.

Utbudet av kollektivtrafik på sträckan Örebro-Skinnskatteberg-Fagersta är idag bristfällig. Godsstråket kan genom sin sträckning vara ett alternativ som skapar bättre förutsättningar för kompetensförsörjning, sysselsättning och utbildning. Möjligheter och förutsättningar för en utveckling av persontransporter i stråket måste utredas.

Målsättning

2030

- Mål saknas idag, behöver definieras för restid och turtäthet.



Bild: Sträckning för Godsstråket genom Bergslagen

8. Sammanfattande målsättningar

Länets framtida kollektivtrafiksyst m kännetecknas av tillgänglighet som främjar den regionala tillväxten genom att skapa integrerade arbetsmarknadsregioner, ge förutsättningar för bostadsbyggande, utbildning, sysselsättning och kompetensförsörjning. Systembildens f r stomtrafiken 2030, 2050 respektive 2070 ska syfta till f rb tttrade förutsättningar för länets fortsatta tillväxt.

 r 2030

Stationerna: Dingtuna, Kolbäck, Tillberga och Valskog

- Utreda stationernas funktion i det framtida kollektivtrafiksyst met.

Stationen: Ransta

- Utveckla Ransta till en större bytespunkt.

Fagersta-Surahammar-Hallstahammar-Västerås

F rb tttrad tillgänglighet med ökad turtäthet:

- 30 minuterstrafik längs hela sträckan i peaktid.
- Utreda vad som krävs för att möjliggöra en 15-minuterstrafik på sträckan Surahammar-Hallstahammar-Västerås.

Tillgänglighet för spårtrafik mellan Kungsör och Västerås

- Utredning om hur tillgängligheten för spårtrafik kan utvecklas mellan Kungsör och Västerås

Fagersta -Skinskatteberg-Örebro

- F rb tttrad tillgänglighet med förkortade restider och ökad turtäthet för att möjliggöra arbetspendling i stråket.

Örebro-Arboga-Kungsör-Eskilstuna-Stockholm

- Utreda genomgående trafik från Stockholm och Eskilstuna till Örebro för att säkra tillgängligheten till Kungsör och Arboga.
- Utökad trafikering på sträckan Örebro-Västerås
- Där mål saknas idag - definiera mål för restider och turtäthet

Västerås-Stockholm

- Restidsmål om 45 minuter
- 15-minuterstrafik i peaktid
- Utreda f rb tttrad tillgänglighet mellan Kungsör och Västerås

Sala-Uppsala

- Utökad turtäthet mellan Sala och Uppsala f r f rb tttrade förutsättningar till arbets- och studiependling.

Örebro-Arboga-Köping-Hallstahammar-Västerås

- Utökad trafikering samt minskad störningskänslighet.

Västerås-Sala

- 30-minuterstrafik i peaktid

År 2050

Eskilstuna-Västerås

- Trafiken mellan Västerås-Eskilstuna sker med restid om max 25 minuter med minst 20-minuterstrafik.

Under hösten 2018 genomför Trafikverket en funktionsutredning för att utreda om det är möjligt att nå uppsatta restidsmål genom trimningsåtgärder. Beroende på vad utfallet blir så kan målsättningen för både restid och turtäthet bli möjliga tidigare.

Västerås-Sala-Uppsala-Arlanda

- Länet får en starkare koppling både till Uppsala och en förstärkt internationell tillgänglighet med en restid om 60 minuter.

Kungsör-Västerås

- Effektiv förbindelse för spårburen trafik mellan Kungsör och Västerås. Finns ingen naturlig koppling idag via järnväg.

Västerås-Stockholm

- Restidsmål om 30 minuter

Stockholm-Oslo

- Restid mellan de två huvudstäderna under tre timmar. En förstärkt tillgänglighet gynnar så väl det hållbara resandet mellan ändpunkterna som den regionala utvecklingen i stråket.

År 2070

Uppsala-Arlanda via Mälärbanan

- Förkortade restider till Uppsala och Arlanda via Mälärbanan.



Kontaktuppgifter
Kollektivtrafikmyndigheten
Ängsgårdsgatan 12
721 30 Västerås
Telefon: 021-17 30 00 (växel)
kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se
www.regionvastmanland.se
www.vl.se