



Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan för Västmanlands län 2020–2029

UNDERLAG INFÖR BESLUT

Beslutad av regionstyrelsen 2020-xx-xx

Produktion:

Verksamheten för samhällsutveckling, Regionala utvecklingsförvaltningen
Region Västmanland

Ansvarig tjänsteman: Jessica Cedergren, Infrastrukturstrateg

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

INNEHÅLL

1	Inledning	4
1.1	Syfte.....	4
1.2	Avgränsning	4
1.3	Ekonomiska förutsättningar	4
1.4	Arbetsprocess för genomförandeplanen	4
1.5	Förankring och beslut.....	5
1.6	Uppföljning.....	5
2	Finansiering	5
2.2	Omfördelning av belopp inom potten	7
3	Genomförade 2018 och 2019	7
3.1	Övriga aspekter och hur de hanteras framgent	7
4	Genomförandeplanen för 2020–2029	8
4.1	Omsätta planen på ett resurseffektivt sätt	8
4.2	Nya förutsättningar inför varje år	8
4.3	Prioriterade områden i den regionala transportinfrastrukturplanen	9
5	Åtgärdsområden.....	10
5.1	Namnsatta åtgärder och brister	10
5.2	Samfinansiering med övriga län och nationell plan	11
5.3	Åtgärdsvalsstudier och utredningar	13
5.4	Kollektivtrafik	14
5.5	Gång- och cykelåtgärder - Handlingsplan regional gång- och cykelstrategi.....	16
5.6	Trafiksäkerhet och effektivisering	21
5.7	Enskilda vägar	23
6	Statlig medfinansiering	24
6.2	Inkomna ansökningar för 2021	25
7	Bedömning av ansökningar	27
7.1	Ansökningar att bevilja.....	27

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

1 INLEDNING

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanlands län beslutades av fullmäktige den 22 november 2017. Under 2018 godkände regeringen planen och planen fastställdes av regionstyrelsen i januari 2019.

1.1 Syfte

Genomförandeplanen ska visa hur den regionala transportinfrastrukturplanens medel ska användas under åren för att främja tillgänglighet för invånare och näringsliv samt ge förutsättningar för tillväxt.

1.2 Avgränsning

Genomförandeplanen visar den ekonomiska fördelning över de år som omfattas. Gällande Transportinfrastrukturplan sträcker sig fram till 2029 och genomförandeplanen omfattning är samma tidsperiod. Hur konkret genomförandeplanen är, beror på åtgärdernas mognadsgrad i planeringsprocessen. Detsamma gäller för ekonomin för respektive åtgärd, ju närmare produktion desto säkrare blir kalkylerna.

Genomförandeplanen ska omfatta den regionala infrastrukturen samt den infrastruktur som är eller kan bli föremål för statlig medfinansiering.

1.3 Ekonomiska förutsättningar

Genomförandeplanen utgår från de ekonomiska förutsättningar som finns i den regionala transportinfrastrukturplanen. Fördelningen av medel enligt givna värden till åtgärdsplaneringen redovisas i tabell 1.

De ekonomiska ramarna för varje år ges sedan av Trafikverket region öst där en fördelning görs mellan regionens fem ingående län. Beroende på investeringarna i respektive län ger detta en variation i hur den faktiska tilldelningen per år blir. Under tolvårsperioden blir den totala summan enligt angiven plan. (se tabell 1).

1.4 Arbetsprocess för genomförandeplanen

I framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen bedrivs arbetet brett. För genomförandeplanen sker detta företrädesvis med länets kommuner och Trafikverket.

Varje vår bjuds kommunrepresentanterna in till en gemensam träff där aktuella frågor tas upp. Syftet är även att kunna vara delaktig i större pågående processer, få inspiration och kompetensutveckling.

För att hushålla med resurser både på regional och kommunal nivå så kommer möten med kommunerna samförläggas med de mötesserier som genomförs av kollektivtrafikförvaltningen. Utöver dessa möten så sker möten mellan region, Trafikverket och kommunen i aktuella frågeställningar. Dessa initieras av Trafikverket, kommunen eller regionen.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

1.5 Förankring och beslut

Förankringen sker inom respektive kommun av kommunen utpekade tjänstepersoner angående åtgärd och finansiering.

Genomförandeplanen uppdateras årligen. Beslutsprocessen sker i enlighet med ordinarie beslutsgång där den strategiska regionala beredningen utgör en viktig del i processen fram till dess att styrelsen fattar sitt beslut.

1.6 Uppföljning

Uppföljningen sker årligen i samband med att Trafikverket redovisar det ekonomiska utfallet för föregående år. Denna uppföljning är vanligtvis klar i mars-april.

2 FINANSIERING

Finansiering av åtgärder sker via den regionala transportinfrastrukturplanen. Finansiering sker även från kommuner om 50 procent när det gäller regional cykelinfrastruktur.

De bidrag som kan lämnas till kommuner och enskilda utgörs av statlig medfinansiering och bidrag till enskilt vägnät. Från den nationella transportinfrastrukturplanen finns det möjlighet att söka delfinansiering av vissa åtgärder via stadsmiljöavtal.

2.1.1 Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering för åtgärder på den kommunala infrastrukturen.

Under avsnitt 6 redovisas de behov som har kommunicerats från länets kommuner samt de ansökningar som har inkommit för 2021.

2.1.2 Stadsmiljöavtal

Trafikverkets tolkning av stadsmiljöavtalen innebär att den enbart eller till huvuddel riktar sig till större kommuner. Detta innebär för Västmanland att störst chans att få finansiering via stadsmiljöavtalen har Västerås stad. Under 2019 öppnades möjligheten upp att söka stadsmiljöavtal för godstransporter. Aktuella åtgärder ur ett regionalt perspektiv i Västmanland tas upp under avsnitt 5.6.1.

Under våren 2019 genomfördes informationsmöten via skype kring stadsmiljöavtal för att öka kommunernas möjlighet till att få finansiering. Möjliga finansieringar via stadsmiljöavtal är 50 procent, vilket innebär 50 procents kommunal finansiering samt kommunala motprestationer. Finansieringen sker via den nationella transportinfrastrukturplanen.

2.1.3 Osäkerheter i kostnader

Kostnader kan komma att ändras då projekten realiserar och riktiga kalkyler genomförs. Ibland till det bättre och ibland till det sämre. Schablonberäkningar som

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

antas ligger strax över det normala utfallet för att i största möjliga mån inte bli en glädjekalkyl.

Arbetet med genomförandeplanen är en löpande process med många olika aktörer och beslutsfattare. Utfallet av genomförandeplanen beror på så väl Regionen, Trafikverket som länets kommuner.

2.1.4 Medelsfördelning i regional transportinfrastrukturplan

	Summa	Delsumma	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Indikerad ram från Trafikverket			39	38,8	37,9	46,3	70,8	70,8	70,8	70,8	70,7	70,7	70,7	70,7
Namnsatta åtgärder och brister	235										x	x	x	x
Åtgärd: Ramnäs-Brattheden	110		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	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	115													
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	131													
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-TidöLindö			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
Totalt ram	727	192	39	38,8	37,9	46,3	70,8	70,8	70,8	70,8	70,7	70,7	70,7	70,7

Tabell 1 Ekonomiska förutsättningar från den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanlands län 2018–2029. (100 mkr är avdraget för överförbrukning åren 2014–2017).

2.1.5 Översiktlig fördelning mellan åtgärdsområden för åren 2020–2029

Angiven planeringsram för perioden skiljer sig något från tabell 1. Den totala planens medel utgör en ram för planperioden. Medelsfördelningen per år är beroende av behoven och tillgången på medel inom hela Trafikverket region öst.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Planeringsram från Trafikverket i mars 2020										
År	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Namnsatta åtgärder och brister	10,9	17,5	2,5	1,5	42	69	32	2,6	10	50
Samfinansiering med andra län och nationell plan	0	0	0	0	10	20	36,4	0	0	0
Åtgärdsvalsstudier & utredningar	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Kollektivtrafik	6	11,3	12	11,5	0,7	0	0	0	0	0
Gång- och cykelåtgärder	6,4	21,7	20,3	6,1	4,2	15	0	0	0	0
Trafiksäkerhet & effektivisering	3,4	2	7	8	4,6	0	0	0	0	0
Ofördelat mellan kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhet och effektivisering, statlig medfinansiering	0,7	8,3	10,9	6,8	8,9	12,8	15,2	31,6	34,2	6,6
Enskilda vägar	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Statlig medfinansiering	9	11,8	9,3	8,5	12,7	3,8	6	6	6	6
Summa mkr	38,8	75	64,4	44,8	85,5	123	92	42,6	52,6	65

Tabell 2 Aktuell planeringsram 2020–2029 enligt uppgift från Trafikverket mars 2020.

2.2 Omfördelning av belopp inom potterna

Vid planens genomförande är det den totala summan inom respektive område för hela planperioden som är viktig. Vid förändrade planeringsförutsättningar kan potterna fördelas om för att möta länets behov.

3 GENOMFÖRADE 2018 OCH 2019

Under 2018 och 2019 har flera av planerade projekt förskjutits i tid och har därmed påverkat utfallen för åren. Den tidigare aviserade resursbristen på projektledarsidan hos Trafikverket är fortfarande inte helt löst. Trafikverket har gjort ett intensivt rekryteringsarbete och resurserna har ökat. Men vi märker dessvärre fortfarande en förskjutning av projekten.

3.1 Övriga aspekter och hur de hanteras framgent

I genomförandeplanen 2018–2019 togs flera aspekter upp där infrastrukturen är en förutsättning eller kan ha en stor påverkan. Dessa ska inte vara separata områden utan hanteras genom integrering i arbetet när åtgärder tas fram och utformas. Inte hanteras i ett separat spår. För att få en så konkret genomförandeplan som möjligt så sammanfattas dessa områden på följande sätt:

- Tillgänglighet är avgörande i hela samhället för så väl hållbart resande, utbildning, sysselsättning, kompetensförsörjning, inkludering som bostadsbyggande. Brister kan vara både i infrastrukturen så väl som kollektivtrafikens utbud. Dessa behov och brister hanteras inom genomförandeplanens områden vart efter de lyfts/identifieras.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

- Samförläggning med bredband blir en förutsättning/krav vid genomförande. Här förs dialog med bredbandskoordinatorerna samt med berörda kommuner.
- Grön infrastruktur, behöver vi vara kravställare gentemot våra utförare för att det ska vara en av utgångspunkterna vid projektens planering.
- Påverkansåtgärder är en viktig del, men kan inte finansieras via den regionala transportinfrastrukturplanen i någon större omfattning på grund av regelverk. Detta får därför hanteras i de fall där det är möjligt. För större påverkansåtgärder blir dessa separata projekt som inte blir en del av genomförandeplanen.

4 GENOMFÖRANDEPLANEN FÖR 2020–2029

För genomförandeplanen åren 2020–2029 är fokus på att omsätta de ekonomiska medel som finns tillgängliga i planen på bra åtgärder i länet.

Det är ett gemensamt ansvar att skapa en god tillgänglighet inom hela länet för så väl invånare som näringsliv. Vi bedriver frågor gemensamt för att ha en stark röst gentemot stat och Trafikverk.

Arbetet med infrastrukturfrågor är en ständigt pågående process. Vi behöver förhålla oss till vår omgivning och de frågor och projekt som bedrivs från nationell horisont. Medel som finns att disponera i planen är fördelade i potter som vi ska omsätta i åtgärder.

4.1 Omsätta planen på ett resurseffektivt sätt

Samtidigt som vi arbetar med våra åtgärder behöver vi ha en flexibilitet när nationella projekt pågår inom vårt län. Dessa projekt kan möjliggöra en "förtur" för genomförande inom Trafikverket. Samtidigt som det blir en snabbare process blir det också mer kostnadseffektivt då de större projekten är mer attraktiva på entreprenadmarknaden. Vid dessa tillfällen kan det innebära att en viss tyngd hamnar i någon del av länet under en period. Detta varierar över tid och jämnar ut sig.

4.2 Nya förutsättningar inför varje år

Planeringsramen ändras varje år utifrån de förutsättningar och projektens framdrift inom respektive Trafikverksregion. Ramens om presenteras i 2.1.5. gällande utgångspunkt för planeringen i mars 2020 men som ändras varje år då vart efter projekten kommer längre i planeringsprocessen och kalkylerna blir säkrare.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

4.3 Prioriterade områden i den regionala transportinfrastrukturplanen

Den regionala transportinfrastrukturplanens områden är följande utan inbördes ordning:

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

Redovisningen i genomförandeplanen följer åtgärdsplanens uppdelning. För varje avsnitt görs en koppling till vilket område som de prioriterade åtgärderna kopplas till. Åtgärdsplanens rubriker är:

- Namnsatta åtgärder och brister
- Samfinansieringar med övriga län och nationell plan
- Åtgärdsvalsstudier och utredningar
- Kollektivtrafik
- Gång- och cykelåtgärder
- Trafiksäkerhet och effektivisering
- Enskilda vägar

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

5 ÅTGÄRDSOMRÅDEN

5.1 Namnsatta åtgärder och brister

Namnsatta åtgärder är åtgärder vars kostnad övergår 25 mkr och ska därför särskilt märkas ut i planen för att tydliggöra dess betydelse.

Åtgärd	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ofördelat					35	65	32			
Ramnäs - Brattheden		x	x	x	x	x	4	2,6	10	50
Brist: Väg 68 Sundet- Björkviken & Björkviken - Oti										
Väg 68 Trimningsåtgärder länsgräns -Fagersta	10,5	14,5								
Väg 68 korsningsåtgärder		1	2,5	1,5	7	4				
250 Kungsör-Kolsva										
Kolsva korsning väg 250,590 och 605	0,4	2								
Hallstahammar - inga										
Summa totalt	10,9	17,5	2,5	1,5	42	69	32	2,6	10	50

Tabell 3 Budget för namnsatta åtgärder 2020–2029 (mkr), uppgift från Trafikverket mars 2020. Siffran markerar tänkta produktionsår.

5.1.1 Mötesspår Ramnäs-Brattheden

(Utveckling av infrastruktur för kollektivtrafik)

Bergslagspendeln sträcker sig från Västerås till Ludvika. Det är av regional nytta att få en effektivare trafikering samt förutsättningar för en förbättrad turtäthet.

Då Region Västmanland har fått uppgift om att planerade åtgärder i dagsläget inte kan garantera önskad trafik pågår ett arbete för att säkerställa att detta kan uppnås. Utredning ska säkerställa att resultatet garanterar en kostnadseffektiv trafikering med styv/taktfast tidtabell enligt följande:

- 60 minuters trafik Ludvika – Västerås
- 30 minuters trafik Fagersta – Västerås med start 2023
- 15 minuters trafik Surahammar – Västerås med start 2028
- Förutsättningar för genomgående trafik via Västerås till Stockholm

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

5.1.2 Rv 56 Ahlberga - Väg 250

(Förbättrad funktion och ökad trafiksäkerhet)

Sträckan på väg 56 är en del av rätta linjen och av dess standard är av stor vikt för en säker godstrafik ner mot Norrköping.

Väg 250 är en utpekad som viktig väg för så väl långväga trafik som för såväl arbets- och studiependling.

En åtgärdsvalsstudie från Ahlberga/St Sundby väg 56 som fortsätter på väg 250 fram till Kolsva påbörjades under 2018 för att se till trafiksäkerhet för så väl gods- och persontransporter som oskyddade trafikanter. Studien skulle färdigställs under 2019 detta har blivit förskjutet då rapporten inte uppfyllde kraven. Denna färdigställs under 2020 och då ska ett ställningstagande göras. Detta ställningstagande avgör vilka åtgärder som blir aktuella för sträckan.

En tidigare känd brist i korsningen i Kolsva åtgärdas innan åtgärdsvalsstudiens avslut. En enklare åtgärd som skapar en trafiksäker korsning.

5.1.3 Väg 68

Utifrån åtgärdsvalsstudien har Trafikverket tittat på olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs med väg 68. Detta arbete har resulterat i flera åtgärder i korsningar samt i sidoområden för att minska allvarligt skadade och dödade i trafiken.

5.1.4 Ofördelad pott

Den ofördelade potten är inte utförd på specifika åtgärder beroende på att beslutsunderlaget/utredningar inte är färdiga.

5.2 Samfinansiering med övriga län och nationell plan

Planen delfinansierar en mindre del av en åtgärd i nationell plan, alternativt i ett angränsande läns regional transportinfrastrukturplan.

Åtgärder som vi delfinansierar styrs produktionsstart av huvudägaren för projektet. I tabell 4 så utgår vi från det planerade startåret för produktion som är angivet från den regionala transportinfrastrukturplanen i Dalarna samt Nationell transportinfrastrukturplan. Dessa projekt pågår under flera år och vi kan därför ha en viss flexibilitet när kostanden infaller på Västmanlands regionala transportinfrastrukturplan. ***Siffran markerar nu endast tänkta produktionsår.***

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Åtgärd	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
GC Sala-Heby							(28) 36,4			
Väg 66 Fagersta-länsgräns Dalarna + korsning i Oti					10	(15) 20				
Summa					10	20	36,4			

Tabell 4 Fördelning av medel för åren 2020–2029 (mkr). Siffran markerar tänkt produktionsstart. Siffran inom parantes utgör den ursprungliga kostnadsuppskattningen.

5.2.1 Väg 66 – Korsningen Oti och mötesfrihet fram till länsgräns (Trafiksäkerhet och effektivisering)

Västmanland har systematiskt arbetat med trafiksäkerhet längs med väg 66 fram till korsningen vid Oti. Korsningen har länge varit problematisk och funnits med i planeringen. För höga anbud för åtgärden har skjutit den på framtiden i avvaktan på att produktion av mötesfri väg ska fortsätta i Dalarna och då åtgärda korsningen samtidigt. Vägplan och produktion för mötesfrihet mellan Fagersta och Smedjebacken samt korsningen i Oti genomförs av projektet som Region Dalarna driver. Preliminär produktionsstart är 2024. Trafikverkets bedömning är att åtgärden kommer att få ökade kostnader om 5mkr.

5.2.2 Väg 56 – Gång- och cykelväg mellan Sala-Heby (utveckling av gång- och cykelinfrastrukturen)

Väg 56 Sala-Heby planeras i Nationell plan att bli mötesseparerad under planperioden. För att skapa förutsättningar för en god tillgänglighet till mellan orterna samt till hållplatslägen längs sträckan delfinansieras en gång-och cykelbana med 28mkr. Vägplan påbörjas under 2018. Produktionsstart är preliminärt satt till 2026. Trafikverket har aviserat en ökad kostnad om 8,4 mkr för Region Västmanland. Denna kostnadsökning beror till största del på ofördelaktiga markförhållanden med berg som behöver sprängas bort. Den andra delen är indexuppräknings. Produktion låg tidigare år 2024 men då inget byggstartsbesked har getts från Regerionen än har produktionsstart flyttats till 2026. Om produktionen flyttas tillbaka till 2024 tas den indexuppräknings bort.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

5.3 Åtgärdsvalsstudier och utredningar

Första steget i planeringsprocessen är en åtgärdsvalsstudie för att klargöra val av åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Detta kan följas av en fördjupad utredning för att klargöra olika lösningar tillsammans med berörda aktörer.

2019-2020 - åtgärdsvalsstudie för väg 56 st Sundby/Ahlberga och väg 250
(Trafikverket bekostar delen för väg 56.)

2020 – Utredning för genomfart Fagersta.

2021 – Trafiksäkerhetslösning för plankorsning i Norberg.

2020 och framåt - Översyn av länsövergripande trafiksäkerhetsåtgärder

2020 Linjestudie Köping – hur järnväg kan dras genom Köping. Planering inför den kommande utvecklingen av Mälärbanan.

Övriga utredningar och åtgärdsvalsstudier som bedrivs av Trafikverket är:

2020: Trafiksäkerhetsåtgärder, här har Trafikverket valt att lägga till riksväg 66 inom Västerås.

Åtgärd	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Väg 250 Kungsör-Kohlsva	x									
Väg 68 Genomfart Fagersta	x									
Västerås Västra	x									
Trafiksäkerhetslösning plankorsning i Norberg		x								
Översyn av länsövergripande trafiksäkerhetsåtgärder	x	x	x	x	x	x				
Linjestudie Köping	0,5									
Summa	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2

Tabell 5 Fördelning av medel till åtgärdsvalsstudier 2019–2027. X i tabellen markerar när en åtgärd genomförs och inte dess kostnad.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

5.4 Kollektivtrafik

För en hållbar tillväxt i hela länet är kollektivtrafiken viktig för så väl tillgänglighet, jämställdhet som miljö och klimataspekter. En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska vara ett naturligt val är dess tillgänglighet, både gällande trafikering och hållplatslägen. En förutsättning för tillgängliga hållplatslägen är förutom utformning, säkra gång- och cykelvägar samt säkra cykelparkeringar. I samband med att ett hållplatsläge åtgärdas ska även tillgängligheten till hållplatsläget ses över med anslutande gång- och cykelvägar.

5.4.1 *Kollektivtrafikförvaltningens planeringsansvar*

Kollektivtrafikförvaltningen ansvarar för planeringen av trafik och kollektivtrafikens infrastruktur. Identifierade åtgärder planeras för genomförande av förvaltningen vilka finansieras via länstransportplanen. Dessa åtgärder ska med fördel paketeras och i den mån det är möjligt genomföras stråkvis. Detta innebär både kostnadseffektivitet och ett helhetstänk.

5.4.2 *Delaktighet i ett tidigt skede av berörda parter*

Vid planering och genomförande av åtgärd på regionalt och kommunalt vägnät, ska Kollektivtrafikförvaltningen i Region Västmanland och berörd kommun vara inkopplade i ett tidigt skede. Detta för att möjliggöra en gemensam planering för utformning och tillgänglighet så väl individen som för fordonen som ska trafikera sträckan. Det är viktigt att alla intressen ska kunna tas hänsyn till innan beslut fattas.

5.4.3 *Utformning och standard*

Åtgärder i infrastrukturen ska ses i ett systemperspektiv för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

- Placering - är befintligt hållplatsläge rätt eller ska det ändras?
- Antal hållplatslägen i relation till tillgänglighet och restid
- Standard på hållplatsläget, i enlighet med framtagna hållplatshandbok
- Säkra cykelparkeringar
- Hela-resan-perspektiv

5.4.4 *Planerade kollektivtrafikåtgärder 2020–2029*

Kollektivtrafikförvaltningens hållplatsinventering avslutades under 2018 där stora brister har identifierats. Kollektivtrafikförvaltningen gör en prioriteringsordning stråkvis för som kommer att finansieras via planen. Till detta kommer även prioriteringar utifrån projektet framtidens kollektivtrafik att tillkomma när underlag är färdigt.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Åtgärd	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Hållplatser linje 21 och 24	3,3	3,3	11,7	11,5	0,7					
Framtidens kollektivtrafik		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Väg 693 Irsta kollektiv- trafikåtg.	2,7	8	0,3							
Summa	6	11,3	12	11,5	0,7					

Tabell 6 Kollektivtrafikåtgärder 2020-2029 (mkr). Kollektivtrafikåtgärder som görs i samband med en cykelbana finns ej med i beräkningarna utan ligger i samma kostnad som cykelbanan. Detta justeras i och med produktion så att dessa kan särskiljas för uppföljning. **X** i tabellen visar när i tid en åtgärd kan vara möjlig för finansiering.

Översyn av hållplatsens lokalisering samt tillgänglighetsanpassning

Åtgärder i samband med nyproduktion av cykelbana.

- Tidö – Lindö (schablonkostnadsbedömning 6 mkr)
- Kumla Kyrkby – Ransta (kostnadsbedömning ej färdig)

Översyn av hållplatsens lokalisering samt tillgänglighetsanpassning

Åtgärder utifrån kollektivtrafikförvaltningens hållplatsinventering och resandestatistik.

- Kollektivtrafikåtgärder i Irsta
- längs linje 21
- längs linje 24

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

5.5 Gång- och cykelåtgärder - Handlingsplan regional gång- och cykelstrategi

Den regionala gång- och cykelstrategin för Västmanlands län beslutades av regionstyrelsen den 20 december 2017. Detta kapitel väver samman handlingsplan för den regionala gång- och cykelstrategin och genomförandeplan för gång- och cykelåtgärder för den regionala transportinfrastrukturplanen.

5.5.1 *Förutsättningar i den regionala gång- och cykelstrategin*

Planering och underhåll av infrastruktur ligger på flera olika organisationer. Samordning mellan dessa parter är avgörande för att få ett sammanhållet system som skapar förutsättningar för:

- säker och trygg miljö för de oskyddade trafikanterna
- ett hela-resan-perspektiv
- ett hållbart resande
- barn och vuxnas fria rörlighet
- Jämställdhet
- arbetspendling
- barns säkra skolvägar

I samband med att en gång- och cykelväg planeras ska även de angränsande hållplatslägena ses över och åtgärdas enligt erforderlig standard.

5.5.2 *Den regionala gång- och cykelstrategins mål*

- 1 procentenhets ökning per år för andelen hållbara huvudresor till arbete, tjänsteresor och studier per år.
- 3 procentenhets ökning av den totala andelen hållbara huvudresor per år.

5.5.3 *Gång- och cykelvägar till målpunkter inom och utanför länet*

Det finns behov av en rörlighet för de oskyddade trafikanterna både inom staden/kommunen och mellan nodstäder inom och utanför länet.

Inom varje kommun finns det bostadsområden utanför kommunens centrum, här benämnt som serviceorter. Ofta är det regionala vägar som binder samman dessa serviceorter med kommunens centrum. Tillgängligheten till gång- och cykelinfrastruktur är ofta mycket begränsad och säkerheten att färdas på de regionala vägarna för de oskyddade trafikanterna är inte tillfredställande.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Det finns även relationer mellan kommuner som sträcker sig över en administrativ länsgräns. Detta ska inte utgöra ett hinder för att utveckla ett gång- och cykelnät, men kräver en gemensam planering.

Infrastrukturen för de oskyddade trafikanterna måste anpassas för en mer dynamisk arbetsmarknad och aktiv fritid.

5.5.4 Ta fram underlag för kommande planering

På många platser saknas säkra förbindelser. Även om bristerna är identifierade saknas:

- Fastställd dragning för att sammanbinda länets kommuner
- Kostnads kalkyl/kostnadsuppskattning enligt schablon
- Finansieringsavtal
- Tidssättning av genomförande

För ett realistiskt genomförande av planens medel under planperioden 2020–2029 krävs att förarbeten genomförs kring nämnda punkter ovan. Detta är ett gemensamt ansvar mellan Regionen, Trafikverket och berörda kommuner. Beskrivning av behovet/bristen och förväntad effekt/tillgänglighet.

5.5.5 Prioritering av sträckor för utredning mellan kommuner

Utifrån gällande kostnadsbild för uppförande av gång-och cykelvägar prioritera sträckor upp till ca 10 km. För att en sträckning ska bli föremål för vidare utredning ska det finnas en uttalat åtagande kring medfinansiering om 50% från kommunen. En utredning/förenklad åtgärdsvalsstudie påbörjas då för att se hur möjligheter för en framtida produktion.

Under 2018 har diskussioner förts kring olika mellankommunala sträckningar i länet. Oavsett vad vi anser om löpmeterkostanden så är det något som vi måste förhålla oss till. För att arbetet ska starta för att ta fram underlag för cykelbanor längs det regionala vägnätet ska kommunen vara inställd på att kunna finansiera 50% av schablonkostnaden. Dvs 4000-6000 kr löpmetern. Om så inte är fallet så kommer enbart en schablonkostnad tas för sträckan.

5.5.6 Förenklade åtgärdsvalsstudier – underlag för planeringen

När punkt 5.5.5 är klar så ansvarar kommunen för att i samråd med Regionen och Trafikverket ta fram en beskrivning av funktionen utifrån den mall som finns tillgänglig från Trafikverket. Den beskriver den identifierade sträckan utifrån:

- Sträckning av tänkt åtgärd, även visualiserat på en karta
- Nuläge, brister och behov
- Målpunkter

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

- Beskrivning av effekter - hur främjar åtgärden
 - Jämställdhet, jämlikhet och barns fria rörlighet
 - Samhällsekonomi, pendlingsmöjligheter
 - Sysselsättning och bostadsbyggande
 - Övriga aspekter och samordningsvinster
- Beskrivning av koppling till kollektivtrafiken
- Uppskattad kostnad enligt uppsatt schablon.

5.5.7 Bedömning av kostnader för åtgärden

Sträckor ska fastställas för cykelbanornas dragning och baserat på antal meter görs en schablon om 4000 kronor per löpmeter. (Dock har det visat sig att flertalet cykelbanor spräcker denna löpmeterkostnad, uppemot 6000 kr löpmetern). Om det finns några särskilda omständigheter eller barriärer så ska även detta bedömas med en schablonkostnad som Trafikverket använder. Om uppfattningen mellan parterna skiljer sig åt rörande kostnadsbedömningar så gäller Trafikverkets bedömning som utgångspunkt. Kostnadsuppskattningen är preliminär och justeras så snart bättre underlag är framtagna.

5.5.8 Finansiering av åtgärden

Finansieringen av projektering och produktion har en fördelning på 50% regionala medel och 50% externa/kommunala medel. Beställning av åtgärder inom Trafikverket kan inte göras förrän finansiering är fastställd.

5.5.9 Planering av genomförande av åtgärd

Då beskrivningen enligt mall är färdigställd kan planering av genomförande ske.

- Tidsättning för vägplan och produktion
- Tydliggörande av finansieringens fördelning över åren för respektive part
- Avsiktsförklaringar tas fram gällande genomförande och finansiering.

5.5.10 Avsiktsförklaringar

En avsiktsförklaring beskriver vad som ska göras och hur ansvarsfördelningen ser ut mellan ingående parter. Innan ett fördjupat arbete påbörjas med en åtgärd som har en delfinansiering av extern/kommunal part ska en avsiktsförklaring skrivas för att underlätta och tydliggöra villkoren och finansiering av arbetet framåt. Trafikverket ansvarar för framtagandet av avsiktsförklaringar.

Finns inte denna avsiktsförklaring på plats så beställs inte åtgärden för genomförande.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

5.5.11 Cykelvägar som finns i process för genomförande

Följande gång- och cykelvägar finns i processen för att bli producerade.

- Kumla Kyrkby – Ransta (vägplaneskede)
- Sala-Heby (vägplaneskede)
- Enhagen/Ekbacken – Tidö Lindö (vägplaneskede inleds under 2020)
- Strömsholm – Kolbäck (Vägplan är i avslutningsskede)
- Lyckhem – Näs (passage vid E18)
- Eriksberg
- Fagersta – Norberg (gamla Norbergsvägen)

5.5.12 Belysningsåtgärder längs med gång- och cykelvägar

- Västerås-Örtagården kanalisation finns redan. (år 2021)
- Klinta – Gäddeholm , ev samförläggning med Fibra. (2021)
- Hälla – Klinta (2022)
- Skultuna – Rönby (2023)
- Dingtuna – Långängarna (2024)
- Belysningsåtgärd i Skinnskatteberg där belysning plockats bort av Trafikverket. ”felande länk”.
- Belysning i Fagersta Oti-Campingen i samband med att kraftledning dras sommaren 2019-2020. (samordningsvinster).

5.5.13 Övriga gång- och cykelåtgärder

- Breddning av koport/tunnel/bro i samband med ombyggnation av E18 för att knyta ihop Strömsholm och Hallstahammar.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Åtgärd	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
GC Enhagen - Ekbacken	1,6	0,9	7,5			15				
GC Ransta-Kumla kyrkby	1,7	0,9	8,8							
GC Strömsholm - Kolbäck	1,1	8,3	0,5							
Säkra GCM-passager		10,0	2,8	2,2	3					
Belysning Fagersta Eskiln Oti	1									
Belysning Klinta - Gäddeholm		0,4								
Belysning Hälla - Klinta			0,7							
Belysning Skultuna - Rönby				3,9						
Belysning Dingtuna - Långängarna					1,2					
Belysning Västerås - Örtagården		1,2								
Belysning Skinskatteberg	1									
GC - väg Lyckhem - Näs (Passage E18)		x	x	x	x					
GC Fagersta - Norberg, Gamla Norbergsvägen		x	x	x						
GC Eriksberg					x	x	x	x	x	x
GC Tortuna						x	x	x	x	x
Summa	6,4	21,7	20,3	6,1	4,2	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabell 7. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr).
X markerar när en åtgärd kan genomföras.

5.5.14 Uppföljning av gång- och cykelstrategin

Då länets cykelåtgärder har blivit försenade och har förutsättningarna för att cykla inte förändrats för länets invånare har uppföljningen av strategin skjutits på. För att kunna se faktiska effekter av den planerade infrastrukturen har Trafikverket genomfört cykelmätningar på aktuella sträckor i länet för att kunna se ett faktiskt utfall av de åtgärder som är i planeringsprocessen.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

5.6 Trafiksäkerhet och effektivisering

Trafiksäkerhet och effektivisering rymmer åtgärder i ett brett spektrum. Både trafiksäkerhet i linje med nollvisionen, men även för förbättringar i tillgänglighet för både invånare och näringsliv. Inom kategorin blir även utveckling av förutsättningar för det transportslagsövergripande transportsystemet viktiga aspekter. Infrastrukturen är ett system där transportslag tillsammans skapar en funktionell helhet.

5.6.1 Mälarhamnarnas tillgänglighet

Länets två hamnar omfattas av stora investeringar som görs av kommunerna under planperiodens första hälft. Förutom de investeringar som krävs inom och i anslutning till hamnområdet finns det brister i övrig infrastruktur. Den regionala transportinfrastrukturplanen ska skapa förutsättningar för att tillgängligheten till hamnarna förbättras så att tunga transporter kan flyttas från land till sjöfart.

Ansvar för tillgänglighet på järnväg är en nationell fråga och hanteras i dialog med Trafikverket. Tillgänglighetsfrågan på väg är ansvaret främst kommunal eller regional. Respektive kommun lyfter de åtgärder som kan vara möjliga för delfinansiering via planen.

Tillgänglighet via väg till hamnarna i Köping och Västerås. Stadsmiljöavtalen har en provperiod där åtgärder som främjar godstransporter kan vara aktuella för stadsmiljöavtal. Här lämpar sig strandbron i Västerås samt anläggandet av en ny väg till hamnen via industriområdet i Köping. Kommunerna behöver själva ansöka om stadsmiljöavtal som dels innebär en egen finansiering om 50 procent samt extra åtgärder som ger än mer nytta av åtgärden. Det arbetet som genomförs i hamnarna bör mer än väl motsvara den typen av åtgärder.

5.6.2 Förbättrad funktion och ökad trafiksäkerhet

- Västerås
 - Utredning pågår 2019 för rv 66 inom Västerås i ett nationellt trafiksäkerhetsprojekt. Kan mynna ut i åtgärder som ska hanteras av planen.
- Skinnskatteberg
 - Regionen tillsammans med kommunen, Trafikverket, Setra och Systemair vilka möjliga lösningar som finns för att skapa effektivare godsflöden och samtidigt få bort merparten av den tunga trafiken genom Skinnskatteberg. Det ska även ge en tillgänglighet till

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

industriområdet som idag begränsas av järnvägen.

Blåljusmyndigheten kan vid vissa tillfällen då båda plankorsningarna är blockerade låsa området. Samarbetet kan förhoppningsvis resultera i effektiva åtgärder. Innan åtgärdsvalsstudien är klar genomförs en broreparation över järnvägen. För att klara tyngre fordon som brandbilar lägger vi till en uppgradering från planen om 2 mkr.

- Rastplatsfrågan längs väg 68 i kombination med ett besöksmål har inte hanterats under 2018 utan utreds när resurs tilldelas från Trafikverket.
- Fagersta
 - Väg 68 är trafikerad av en hög andel tung trafik och går genom Fagersta tätort. Dagens utformning är inte tillfredställande varken för gods eller de tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna. 2020 sker en utredning för genomfarten genom Fagersta. Beroende på åtgärdernas karaktär kan processen fram till produktion avgöras. Viktiga aspekter i utredningen är:
 - Säker tillgänglighet för oskyddade trafikanter till målpunkter längs med vägen.
 - Trafiksäker och funktionell utformning av korsningar, infarter och passager
 - Näringslivets behov av tillgänglighet för godstransporter Exempelvis cirkulationer och infart till industriområdet vid Seco Tools.
- Översyn av länsövergripande trafiksäkerhetsåtgärder
 - Sidoområdesåtgärder
 - Plankorsningar
 - Räckesåtgärder
 - Dynamiska farthinder
 - Digital skyltning

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Åtgärd	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Väg 66 korsningar			2	8						
Väg 68 gm Fagersta		2	5	x	x					
Räckesåtgärder väg 602 skinnskatteberg	0,4									
Räckesåtgärder väg 608 Surahammar	0,4									
Mötesfickor väg 532 Västerås	0,6									
Skinnskatteberg	2	x	x	x						
Köping tillgänglighet till hamnen från E18		x	x	x	x					
Summa	1,4	2	7	8	4,6					

Tabell 8 Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). X markerar i vilket tidsperspektiv finansiering är möjlig.

5.7 Enskilda vägar

Då bidragen till enskilda vägar under en lång tid har varit mycket begränsat eller obefintligt så har det av samma anledning inte inkommit några ansökningar inkommit till Trafikverket.

Det statliga bidraget kan som mest omfatta högst 75 procents stöd till enskilda väghållare och regleras via förordningen om statligt bidrag till enskild väghållning (1989:891). De enskilda vägar som erhåller statligt driftbidrag från Trafikverket kan även söka bidrag för investeringar eller större underhållsåtgärder hos Trafikverket, med en finansiering från den regionala transportplanen.

Åtgärd	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Enskilda vägar	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Summa	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2

Tabell 9. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). X markerar i vilket tidsperspektiv finansiering är möjlig.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

6 STATLIG MEDFINANSIERING

Statlig medfinansiering för åtgärder på den kommunala infrastrukturen. Förordningen pekar ut åtgärder som syftar till förbättrad infrastruktur för kollektivtrafik, oskyddade trafikanter säkerhet dvs gång- och cykelåtgärder samt förbättringar ur miljösynpunkt. Bidraget lämnas från planen med upp till 50 procent av kostnaden.

6.1.1 Ansökan om statlig medfinansiering

Ansökan om statlig medfinansiering ska vara Trafikverket och regionen tillhanda under början av mars året innan finansiering önskas. Utgångspunkten är 1 mars men kan justeras utifrån om det inte infaller under en arbetsdag.

Informationsmöten om statlig medfinansiering sker via Skype inför varje ansökningsomgång.

6.1.2 Bedömt behov från kommunerna fram till 2029

Vid genomförda möten med respektive kommun har behovet av statlig medfinansiering diskuterats. Det är en uppskattning utifrån de åtgärder som kommunernas tjänstepersoner ser kan komma vara aktuella för statlig medfinansiering, samt vad som skulle kunna vara realistiskt. Behovet kan dock växla mellan åren och ha toppar respektive dalar. Förutom stora investeringar som är i behov av statlig medfinansiering så som resecentrum illustreras behoven i tabell 2.

Redan aviserade behov för är:

Resecentrum Hallstahammar, med 15 mkr innan 2025

Resecentrum Fagersta, med 2,5 mkr bedömning år 2022

Gång och cykelväg Hökåsen – Tunbytorp 27 mkr 2022-2025

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Kommun	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Arboga	1	1	1	1	1	1	1	1
Fagersta och Norberg	1	1	1	1	1	1	1	1
Hallstahammar	2	2	2	2	2	2	2	2
Kungsör	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Köping	2	2	2	2	2	2	2	2
Sala	2	2	2	2	2	2	2	2
Skinnskatteberg	0	0	0	0	0	0	0	0
Surahammar	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Västerås	5	5	5	5	5	5	5	5
Summa	16	16	16	16	16	16	16	16

Tabell 10 Bedömda behov av statlig medfinansiering åren 2022–2029

6.2 Inkomna ansökningar för 2021

Under några års tid har vi haft få ansökningar för statlig medfinansiering. Det är mycket positivt att fler ansökningar har inkommit så att en statlig medfinansiering kan fördelas över hela länet. Ansökta belopp visas i tabell 11. En översikt av inkomna ansökningar finns i tabell 12.

Kommun	Sökt medfinansiering
Arboga	625 000
Hallstahammar	1 147 500
Kungsör	1 853 000
Köping	3 161 000
Sala	715 701
Skinnskatteberg	436 000
Surahammar	1 164 393
Västerås	4 817 800
Västerås tidigare beviljat	1 118 000
Summa totalt	15 038 394

Tabell 11 Ansökningar från respektive kommun angett i kr. Den gråmarkerade rutan är en tidigare beviljad ansökan som sträcker sig till 2021.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Tabell 12 Inkomna ansökningar för statlig medfinansiering

Kommun	Åtgärd	Totalt sökt belopp	medfinans
Arboga	Herrgårdsbron	1 250 000	625 000
Hallstahammar	Belysning Bergslagsvägen - Åsby	621 000	310 500
Hallstahammar	Gång- och cykelväg Ingrid Maries väg	479 000	239 500
Hallstahammar	Gång- och cykelväg Norra Lyckovägen	490 000	225 000
Hallstahammar	Belysning och övergång Slängarbacken/Bergslagsvägen	310 000	155 000
Hallstahammar	Hastighetssäkring Södra Idrottsvägen	87 000	43 500
Hallstahammar	Förbättringar för GC-trafik på Norra Västeråsvägen inklusive Hållplatsläge Brånstaleden	348 000	174 000
Kungsör	Entré Kungsör, säker passage Kungsgatan, gång- och cykelväg mot Skillingeudd	2 888 500	1 444 250
Kungsör	Flytt av passage över Kungsgatan samt förlängning av nuvarande GC-placering	327 000	163 500
Kungsör	Ny gång- och cykelväg på Storgatan mellan Malmbergavägen och Kieselgatan	490 500	245 250
Köping	Cirkulationsplats Ringvägen-Big Inn	6 322 000	3 161 000
Sala	Gång- och cykelväg längs Kärrbäcksbovägen i Ransta	1 431 402	715 701
Skinnskatteberg	Omläggning busstation	872 000	436 000
Surahammar	Ny gång- och cykelväg + belysning Bruksgatan-Ekängsvägen samt belysning Äppelparken	Ansökan ej kompletterad	
Surahammar	Säker skolväg för barn till Nytorpsskolan och Tuppkärrskolan	1 060 000	530 000
Surahammar	Belysning gång- och cykelväg Ekängsvägen + säker passage till ridhus efter Nybyggsvägen	1 268 786	634 393
Västerås	Hastighetssäkrad passage Vallbyleden/Drottninggatan/August Palms väg 2021-2022	981 000	490 500
Västerås	Förlängning och tillgänglighetsanpassning av hållplats Vinggatan på Björnövägen	1 798 500	899 250

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergrén

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Västerås	Förlängning och tillgänglighetsanpassning av hållplats Kungsängsgatan på Björnövägen	1 526 000	763 000
Västerås	GC-belysning Barkarövägen för år 2021-2022	1 308 000	654 000
Västerås	Hastighetssäkrad passage Hästhovsgatan för år 2021- 2022	675 800	337 900
Västerås	Hastighetssäkrad passage Långmårtensgatan för år 2021-2022	621 300	310 650
Västerås	Skydd av vattentäkt i primär zon utmed Åsenlundsvägen för år 2021-2022	2 725 000	1 362 500
Åtgärder som sträcker sig över två år med avslut 2022 - Beviljat under 2019			
Västerås	Gång- och cykeltunnel under Björnövägen	20 000 000	868 000
Västerås	Hastighetssäkrad passage över Hammarbacksvägen	500 000	250 000

7 BEDÖMNING AV ANSÖKNINGAR

Bedömningen av ansökningarna har skett under april månad. I vissa fall har kompletteringar av ansökningarna begärts för att kunna göra en bedömning.

Bedömningen görs utifrån hur de uppfyller regelverket samt dess nytta och hur de följer Region Västmanlands strategier och riktlinjer.

7.1 Ansökningar att bevilja

Ansökningarna har behandlats tillsammans med kollektivtrafikförvaltningen och Trafikverket. Samtliga ansökningar faller inom ramen för statlig medfinansiering.

I tabell 13 redovisas de ansökningar som inte varit föremål för någon justering och i tabell 14 redovisas de ansökningar som har blivit föremål för justering.

Kommun	Sökt medfinansiering 2021
Arboga	625 000
Hallstahammar	1 147 500
Kungsör	1 853 000
Sala	715 701
Skinnskatteberg	436 000
Surahammar	1 164 393
Västerås	
tidigare beviljat	1 118 000
Summa totalt	7 059 594

Tabell 13 ansökningar utan justering.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2029

Kommun	Sökt medfinansiering 2021	2022
Köping	3 161 000	0
Köping - Justerat efter inkommen kalkyl	-410 227	0
Västerås	2 202 563	1853000
Västerås - Justerat efter inkommen kalkyl	-254 837	-105185
Summa totalt	4 698 499	1747815

Tabell 14 Ansökningar som justerats utifrån begärda kompletteringar.

Den gemensamma bedömningen är att bevilja statlig medfinansiering i enlighet med tabell 15.

Kommun	2021	2022
Arboga	625 000	
Hallstahammar	1 147 500	
Kungsör	1 853 000	
Köping	2 750 773	
Sala	715 701	
Skinnskatteberg	436 000	
Surahammar	1 164 393	
Västerås	1 947 726	1747815
Västerås tidigare beviljat	1 118 000	
Summa totalt	11 758 093	1747815

Tabell 15 Godkända ansökningar att kunna bevilja statlig medfinansiering.