



**Genomförandeplan för regional
transportinfrastrukturplan för
Västmanlands län
2018-2019 med utblick till 2024**

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

INNEHÅLL

1	Läsanvisning	4
2	Sammanfattning genomförandeplan 2018-2019	4
2.1	Genomförandeplan 2018	4
2.2	Genomförandeplan 2019	5
3	Inledning	6
3.1	Syfte.....	6
3.2	Avgränsning	6
3.3	Arbetsprocess för genomförandeplanen	7
3.4	Förankring och beslut.....	7
3.5	Uppföljning.....	7
4	Styrande dokument på regional nivå för den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanlands län	7
4.1	Förutsättningar och bakgrund.....	8
4.2	Ekonomiska förutsättningar	9
5	Namnsatta åtgärder och brister	10
5.1	Mötesspår Ramnäs-Brattheden	10
5.2	Väg 250.....	11
6	Samfinansieringar med övriga län och nationell plan	12
6.1	Väg 66 – Korsningen Oti och mötesfrihet fram till länsgräns.....	12
6.2	Väg 56 – Gång- och cykelväg mellan Sala-Heby	12
6.3	Finansiering	12
7	Åtgärdsvalsstudier och utredningar.....	13
8	kollektivtrafik	13
8.1	Delaktighet i ett tidigt skede av berörda parter	13
8.2	Utformning och standard	14
8.3	Kollektivtrafikens roll för en hållbar tillväxt	14
8.4	Ansökan om stadsmiljöavtal.....	14
8.5	Kollektivtrafikåtgärder.....	14
9	Gång- och cykelåtgärder - Handlingsplan regional gång- och cykelstrategi	16
9.1	Förutsättningar i den regionala gång- och cykelstrategin	16
9.2	Den regionala gång- och cykelstrategins mål.....	17
9.3	Gång- och cykelvägar till målpunkter inom och utanför länet.....	17
9.4	Ta fram underlag för kommande planering	17
9.5	Prioritering av arbete med länkar i gång- och cykelinfrastrukturen inom kommunerna	20
9.6	Avsiktsförklaringar för finansiering av regionala gång- och cykelvägar	22
9.7	Statlig medfinansiering.....	22
10	Trafiksäkerhet och effektivisering	24
10.1	Hamnarnas tillgänglighet.....	24
10.2	Förbättrad funktion och ökad trafiksäkerhet	25

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

11	Enskilda vägar.....	26
12	Sammanfattning av finansiering och osäkerheter	26
13	Grön infrastruktur	27
13.1	Hur kan vi omsätta och tillämpa kunskapen om länets gröna infrastruktur	27
14	Påverkansåtgärder.....	28
14.1	Hur ska länet arbeta med påverkansåtgärder	28
15	Samverkan mellan infrastruktur- och bredbandsutbyggnad	28
16	Kompetensförsörjning	28
16.1	Behov av åtgärder för att främja kompetensförsörjningen	29

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

1 LÄSANVISNING

Genomförandeplanen är uppbyggd enligt följande:

Kap 2 sammanfattar genomförandeplan för 2018 och 2019.

Kap 3 och 4 ger en övergripande information om bakgrund och förutsättningar.

Kap 5-12 behandlar den regionala transportinfrastrukturplanens områden och arbetet framåt inom respektive del.

Kap 13-16 behandlar områden som kommer att påverka och integreras i det kommande arbetet med infrastrukturplaneringen.

Inledningsvis behandlas åren 2018-2019 där innevarande års verksamhet är pågående. 2019 års verksamhet ska beslutas. Utblicken ges till år 2024 till den mån som information är känd. Arbetet under 2018 kommer att klargöra förutsättningar för kommande planering av projekt och då kommer en längre planeringsperiod att vara möjlig. Avgörande delar är:

- Cykelinfrastrukturen
- Hållplatsinventeringen
- Resultaten av projekten inom ramen för Framtidens kollektivtrafik
- Framdrift av planprocesser vilket är en förutsättning för produktion
- Resurstilldelning av projektledare inom Trafikverket, det saknas för tillfället projektledare runt om i hela landet.

Osäkerheter

Kostnader kan komma att ändras då projekten realiserar och riktiga kalkyler genomförs. Ibland till det bättre och ibland till det sämre. Schablonberäkningar som antas ligger strax över det normala utfallet för att i största möjliga mån inte bli några glädjekalkyler.

Arbetet med genomförandeplanen är en löpande process med många olika aktörer och beslutsfattare. Utfallet av genomförandeplanen påverkas av såväl Regionen, Trafikverket och länets kommuner.

2 SAMMANFATTNING GENOMFÖRANDEPLAN 2018-2019

2.1 Genomförandeplan 2018

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanland har fått en tilldelad ram av Trafikverket om 20,3 mkr. Åtgärder är till största delen pågående enligt redovisning i tidigare avsnitt. Ny åtgärd enligt planen 2018-2029 uppstart av vägplan för gång- och cykelväg till Enhagen/Ekbacken – Tidö Lindö.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

Ett omfattande förarbete krävs för att omsätta planens inriktning för trafiksäkerhet och hållbara transporter. För verksamhetsåret 2018 föreslås detta omfatta följande:

- Identifiera behov av statlig medfinansiering på kommunal infrastruktur för åren 2020-2022.
- Beskrivningar av gång- och cykelvägar med kostnadsberäkning enligt schablon om 4000kr/lpm för:
 - Kungsör, Arboga, Köping samt Valskog
 - Köping - Munktorp
 - Fagersta- Norberg
 - Surahammar – Västerås (via Skultuna)
 - Hallstahammar- Lyckhem
 - Skinnskatteberg- Riddarhyttan
- Förbereda mall för avsiktsförklaringar av finansiering av gång- och cykelvägar i enlighet med vald finansieringsmodell som har fastställts i den regionala transportinfrastrukturplanen.
- Arbeta vidare med åtgärder som kan göras i samband med nationella projekt för kostnads- och produktionseffektivitet:
 - Gång- och cykelväg Sala-Heby längs med väg 56
 - Gång- och cykelväg i samband med åtgärder på väg 70 Kumla kyrkby-Ransta.
 - Gång- och cykelbro vid Sörstafors över E18 i samband med att E18 byggs om.
 - Söka statsmiljööavtal för resecentrum längs med Bergslagspendeln i en gemensam ansökan. De kommuner som omfattas är Ludvika, Smedjebacken, Fagersta, Hallstahammar, Surahammar samt Västerås. Ansökan sker under hösten 2018. Svar på ansökan ges i feb 2019. Ta fram alternativa åtgärder som kan få finansiering om stadsmiljööavtal beviljas.
 - Verka för att järnvägsplan Ramnäs-Brattheden påbörjas.

2.2 Genomförandeplan 2019

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanland har fått en tilldelad ram av Trafikverket om 54,9 mkr. Pengarna fördelar sig enligt följande:

Statlig medfinansiering till om totalt 9 mkr fördelat på:

- Resecentrum Hallstahammar
- Resecentrum Kungsör
- Resecentrum Surahammar

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

Trafiksäkerhetsåtgärder runt skolor Surahammar

- Ett alternativt förslag till ovanstående om Stadsmiljöavtal infaller redovisas under hösten 2019. Delar av pengar bedöms kunna användas till det enskilda vägnätet.

Tilldelningen är om maximalt 50% - enligt tidigare tillämpad princip när ramen för statlig medfinansiering inte täcker alla åtgärder med 50% ges en mindre procentsats till de mest kostsamma åtgärderna. I detta fall dras det av på Hallstahammars resecentrum.

- Pågående satsningar fullföljs enligt plan om totalt 35mkr:
 - Vägplan gång- och cykelbana Enhagen/Ekbacken – Tidö Lindö samt hållplatslägen längs sträckan (2mkr)
 - Produktion gång- och cykelväg Kolbäck-Strömsholm
 - Mälarprojektet (slutfinansiering om 14 mkr - finansiering förskjuten i tid mot ursprunglig plan som tidigare låg innan 2018)
 - Gång- och cykelpassage Borgåsund (3mkr)
 - Järnvägsplan Ramnäs-Brattheden (4 mkr)
 - väg 68, genomfart Fagersta projektering samt ev vägplan. (5 mkr)
- Nya åtgärder 11 mkr
 - Kollektivtrafikåtgärder (10 mkr)
 - Påbörja ny vägplan för gång- och cykelväg – enligt beslut ht 2019 (1mkr)

3 INLEDNING

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanlands län beslutades av fullmäktige den 22 november 2017. Under våren 2018 tar regeringen beslut och planen kan därefter fastställas.

3.1 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.

3.2 Avgränsning

Genomförandeplanen visar den ekonomiska fördelning över de år som omfattas. Utblicken är till en början begränsad till 2024 men kommer efter hand att fyllas på för att kunna konkretiseras.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

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

3.3 Arbetsprocess för genomförandeplanen

Arbetet bedrivs av Region Västmanland men sker tillsammans med länets aktörer; kommuner, Länsstyrelse, Trafikverk och näringsliv som företräddelsevis representeras av Handelskammaren.

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.

Under hösten genomförs möten med respektive kommun för att se diskutera aktuella brister och behov i infrastrukturen. Vilka som deltar på mötet från kommunens sida är upp till varje kommun, så länge syftet med mötet kan säkerställas.

Från Region Västmanland deltar ansvarig tjänsteman för infrastrukturplaneringen och i möjligaste mån representant från kollektivtrafikmyndigheten. Trafikverket kan även komma att delta på vissa möten.

3.4 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.

3.5 Uppföljning

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

4 STYRANDE DOKUMENT PÅ REGIONAL NIVÅ FÖR DEN REGIONALA TRANSPORTINFRASTRUKTURPLANEN FÖR VÄSTMANLANDS LÄN

De styrande dokumenten och strategier på regional nivå är:

- Regionala utvecklingsprogrammet (RUP)
- Regional gång- och cykelstrategin för Västmanlands län
Handlingsplan är del av denna genomförandeplan kapitel xx.
- Trafikförsörjningsprogram Västmanland
- Utblick på kommande styrande dokument och strategier:
 - Regional utvecklingsstrategi (RUS)
 - Trafikplan 2030

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

4.1 Förutsättningar och bakgrund

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 tillväxt i hela länet och förutsättning för ett jämställt samhälle.

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 med ett eget avsnitt/kapitel med tillhörande åtgärder. 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

Datum

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

4.2 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 hur den faktiska tilldelningen per år blir. Tabell 2 visar den tänkta fördelningen för åren 2018-2024. Under tolvårsperioden blir den totala summan enligt angiven plan.

	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
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	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-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
Prognos för justering av utfall för åren 2014-2017	89													
Överförbrukning 2014-2016		36,5												
Beräknad överförbrukning 2017		52,5												
Totalt ram	827	281	63,8	63,6	62,7	71	70	70,7	70,7	70,7	70,7	70,7	70,7	71,7

Tabell 1. Ekonomiska förutsättningar från den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanlands län 2018-2029.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

Planeringsram enligt uppgift från TRV mars -18							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total medelsfördelning – info från TRV (mkr)	20,3	54,9	71,9	64,5	57,0	98,0	110,0

Tabell 2.

Aktuell planeringsram 2018-2024 enligt uppgift från Trafikverket under mars 2018.

5 NAMNSATTA ÅTGÄRDER OCH BRISTER

5.1 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. Genom en förlängning av mötesspåret vid Ramnäs-Brattheden kan en trafikering ske med styv tidtabell med ett effektivt nyttjande av befintlig fordonsflotta. Åtgärden är även en förutsättning för den framtida utökningen av trafik på spåret.

Kommunerna längs med sträckan¹ är en aktiv part i arbetet med mötesspårets realisering genom Bergslagens intressegrupp, fortsättningsvis benämnt som BIG. Kommunerna avsätter 4mkr vardera för att möjliggöra genomförande.

Övriga åtgärder som genomförs i samband med mötesspårets byggnation är:

- Ställverksbyte Hallstahammar-Ängelsberg
- Skyddsåtgärder mellan spår och anslutande spår.
- Trimning av bomanläggningar i Surahammar och Hallstahammar

Järnvägsplan samt produktion av mötesspåret har en kalkyl på 116,6 mkr. Vid upphandling sker en revidering av kostnad för respektive skede.

5.1.1 Finansiering av mötesspår Ramnäs-Brattheden

Av 116,6 mkr den beräknade totala kostnaden finansieras 110mkr av den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanlands län.

De resterande 6,6 mkr finansieras av kommunerna via Bergslagspendeln Intressegrupp, BIG. Resterande 17,4mkr används som buffert vid eventuella kostnadsökningar i projektet. De medel som inte behövs för mötesspåret ska, i överenskommelse med Region Västmanland, användas till åtgärder för att tillgängliggöra stationerna längs med sträckan.

¹ Västerås, Hallstahammar, Surahammar, Fagersta, Smedjebacken och Ludvika

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

5.1.2 Finansiering av övriga åtgärder i samband med byggnation av mötesspår

Trafikverket finansierar via den nationella transportinfrastrukturplanen Ställverksbyte, skyddsåtgärder samt trimning av bomanläggningar i Hallstahammar och Surahammar.

5.1.3 Genomförandeplanering av åtgärderna

- Avsiktsförklaring tecknas mellan Trafikverket, Bergslagens intressegrupp samt Region Västmanland under 2018.
- Järnvägsplan 2018-2021.
- Produktion 2022-2023.

5.2 Väg 250

(Förbättrad funktion och ökad trafiksäkerhet)

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 påbörjas under 2018 för att se till trafiksäkerhet för så väl gods- och persontransporter som oskyddade trafikanter. Sträckan på väg 56 är en del av räta linjen och av dess standard är av stor vikt för en säker godstrafik ner mot Norrköping.

Åtgärdsvalsstudien påbörjas under 2018 och avslutas samma år eller tidigt 2019. Beroende på ställningstaganden kring de åtgärder som framkommer av studien kan vissa åtgärder vara möjliga under 2020 och 2021 (markerat med kryss i tabell 3). Mer omfattande och kostsamma åtgärder är möjliga först vid 2023 och framåt.

5.2.1 Väg 68

Åtgärder utifrån åtgärdsvalsstudien för sträckan Sundet-Oti hanteras under 2018 för att kunna planera in åtgärder för trafiksäkerhet längs med sträckan.

Namsatta åtgärder & brister (mkr)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ramnäs-Brattheden (järnvägsplan)	0,3	4,0	2,3				
Ramnäs-Brattheden (bygghandling)				10,0			
Ramnäs-Brattheden (produktion)					100,0		
Ramnäs-Brattheden Finansiering: BIG					-6,6		
Sundet-Björkviken		x					
Björkviken-Oti		x					
Väg 250			x	x			
väg 252 Surahammar-Hallstahammar kvarvarande åtg	0,8						
Väg 252 Sörstafors-Hallstahammar							
Mälarprojektet slutfinansiering		14,0					
Summa namsatta åtgärder & brister	1,1	18,0	2,3	10,0	93,4	0,0	0,0
Total medelsfördelning info från TRV	20,3	54,9	71,9	64,5	57,0	98,0	110,0

Tabell 3. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). Totalsumma för namsatta åtgärder och brister är 235 mkr under planperioden 2018-2029.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

6 SAMFINANSIERINGAR MED ÖVRIGA LÄN OCH NATIONELL PLAN

6.1 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.

6.2 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 2024.

6.3 Finansiering

Åtgärder som vi delfinansierar under kapitel 4 styrs produktionsstart huvudägaren för projektet. I tabell 2 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 tänkt produktionsstart.**

Samfinansiering med övriga län och nationell plan (mkr)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
GC Sala-Heby							28,0
Väg 66 Fagersta - länsgräns + korsning i Oti							25
Summa samfinansiering med övriga län och nationell plan	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0
Medelsfördelning info från TRV	20,3	54,9	71,9	64,5	57,0	98,0	110,0

Tabell 4. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). Totalsumma för samfinansiering med övriga län och nationell plan är 53 mkr under planperioden 2018-2029.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

7 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.

2018 - åtgärdsvalsstudie för väg 56 st Sundby/Ahlberga och väg 250 (Trafikverket bekostar delen för väg 56.)

2018 – utredning för genomfart Fagersta.

2018 – Potentialstudie för cykling i Västmanland tillsammans med VTI

2019 – Väg 233, trafiksäkerhet och framkomlighet vintertid.

2019 – Väg 68 Utredning trafiksäkerhetsåtgärder Sundet-Oti.

Trafikverket kommer under 2018 att starta upp en åtgärdsvalsstudie för E20 sträckan Arboga-Gröndal.

Åtgärdsvalsstudier och utredningar (mkr)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pott för studier	1,8	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Väg 250 Kungsör-Kohlsva	x						
Västerås Västra	x						
Potentialstudie för cykling	x						
väg 233 trafiksäkerhet vintertid		x					
väg 68 Sundet-Oti		x					
Summa åtgärdsval och utredningar	1,8	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Medelsfördelning info från TRV	20,3	54,9	71,9	64,5	57,0	98,0	110,0

Tabell 5. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). Totalsumma för åtgärdsvalsstudier och utredningar är 14 mkr under planperioden 2018-2029.

8 KOLLEKTIVTRAFIK

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.

8.1 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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

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.

8.2 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
- Säkra cykelparkeringar
- Hela-resan-perspektiv

8.3 Kollektivtrafikens roll för en hållbar tillväxt

För en hållbar tillväxt i hela länet är kollektivtrafiken viktig för så väl tillgänglighet, jämställdhet som miljö och klimataspekter.

Bostadsbrist råder i större delen av länet och vid nybyggnation behöver ett samspel ske mellan planering av bostäder och kollektivtrafik. Om möjligt ska dessa två harmonisera för att främja det hållbara resandet.

Den spårburna trafiken utgör stommen i kollektivtrafiken och är den främsta faktorn för integrerade arbets- och bostadsmarknader. Spårsystemet är ligger under Trafikverkets ansvar för den nationella infrastrukturen, men kan i vissa fall bli föremål för finansiering ur den regionala transportinfrastrukturplanen.

8.4 Ansökan om stadsmiljöavtal

Trafikverkets tolkning av stadsmiljöavtalen innebär att den enbart riktar sig till större kommuner, vilket innebär för Västmanlands räkning att enbart Västerås är aktuellt. Efter samtal med Trafikverket nationellt så skulle resecentrum längs med Bergslagspendeln kunna vara aktuellt utifrån den stora satsning som görs på mötesspåret. En gemensam ansökan för alla resecentrum längs med sträckan tas fram till ansökningsperioden som öppnar i augusti. Beslut fattas av Trafikverket i februari 2019.

8.5 Kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikförvaltningens hållplatsinventering avslutas under 2018 och därefter kommer prioriteringar pekas ut för stråken i länet.

8.5.1 Resecentrum - Fagersta

8.5.2 Resecentrum – Hallstahammar

Utvecklingen av resecentrum i Hallstahammar ska möjliggöra skapa tillgänglighet och attraktivitet för det hållbara resandet. Åtgärderna består av nytt resecentrum, cykelväg till resecentrum, cykelparkering samt pendlarparkering.

Åtgärden beräknas till en kostnad på 16,6 miljoner.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

Finansiering

Åtgärden bör vara lämpad för stadsmiljöavtal (i enlighet med punkten 6.4) och detta ska användas i första hand. Om det blir avslag i denna ansökan så blir åtgärden föremål för statlig medfinansiering om 8,3mkr.

Åtgärden kan eventuellt delfinansieras av den pott som avsatts för Ramnäs-Brattheden genom BIG.

8.5.3 Resecentrum Surahammar

Utvecklingen av resecentrum i Surahammar ska möjliggöra skapa tillgänglighet och attraktivitet för det hållbara resandet. Åtgärderna består av en cykelväg som idag är en felande länk, cykelparkeringar samt en pendlarparkering.

Åtgärden beräknas till en kostnad på xx mkr. – önskat år är oklart 2019 alt 2020.

Finansiering:

Åtgärden bör vara lämpad för stadsmiljöavtal (i enlighet med punkten 6.4) och detta ska användas i första hand. Om det blir avslag i denna ansökan så blir åtgärden föremål för statlig medfinansiering om xx mkr år 20XX.

Eventuellt delfinansieras av den pott som avsatts för Ramnäs-Brattheden genom BIG.

8.5.4 Resecentrum Kungsör

Åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik 2019 statlig medfinansiering om 50%.

Åtgärden beräknas till en kostnad av 1,5 mkr.

Finansiering:

Åtgärden blir föremål för statlig medfinansiering om 750 tkr 2019.

8.5.5 Hållplatslägen väg 537 i samband med gc-väg Ekbacken-Tidö-Lindö

I enlighet gång- och cykelstrategins avsikt med ett hela-resan-perspektiv ska hållplatslägen utmed väg 537 ses över och bli föremål för åtgärd i samband med produktion av utpekad gc-väg.

Som utgångspunkt för budgetering, antas antalet vara 6 med en schablonkostnad på 1 miljon per hållplats.

Finansiering

Finansieras till 100% av den regionala transportinfrastrukturplanen för Västmanlands län.

Genomförande

- Antalet hållplatslägen bestäms under början av kvartal 2
- Utformning och placering bestäms under 2018. Detta görs av kollektivtrafikförvaltningen i samråd med Västerås Stad.
- Vägplan 2018-2019
- Produktion under 2020-2022.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

Kollektivtrafik							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur							
Tidigare beslutad medfinansiering - ej färdigställda projekt	0,1						
Västerås, Passage och hållplatsläge Sjöhagsvägen	2,5						
Hallstahammar		8,3					
Surahammar		x					
Fagersta		x					
Kungsör Resecentrum		0,75					
Kollektivtrafik regional infrastruktur							
Hållplatslägen väg 233 Skinnskatteberg södra (produktion)	0,1						
Nytt hållplatsläge Tillberga - avslutande arbeten	0,0						
GC passager och hållplatslägen vid gruvan i Sala	3,0						
Hållplatslägen Enhagen/Ekbacken-Tidö Lindö				6,0			
Smärre hållplatsåtgärder i samband med beläggningsarbeten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Framtidens kollektivtrafik - åtgärder			15,0				
Hållplatsåtgärder	0,7	10,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Summa planerade åtgärder	6,3	19,6	22,5	13,5	7,5	7,5	7,5
Medelsfördelning info från TRV (mkr)	20,3	54,9	71,9	64,5	57,0	98,0	110,0

Tabell 6. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). Totalsumma för kollektivtrafik är 115 mkr under planperioden 2018-2029.

9 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.

9.1 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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

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

9.2 Den regionala gång- och cykelstrategins mål

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

9.3 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.

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. För att se till invånarens behov av tillgänglighet och skapa förutsättningar för ett hållbart resande delas gång- och cykelåtgärder in i:

- Länkar inom kommunen/staden
- Länkar mellan nodstäder
- Länka länets nodstäder/centralorter med nodstäder/centralorter i andra län

9.4 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
- Kostnadskalkyl/kostnadsuppskattning enligt schablon
- Finansieringsavtal
- Tidssättning av genomförande

För ett realistiskt genomförande av planens medel under planperioden 2018-2029 krävs under 2018 att förarbeten genomförs kring nämnda punkter ovan. Detta är ett

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

gemensamt ansvar mellan Regionen, Trafikverket och berörda kommuner. Följande punkter avser att tydliggöra ansvarsfördelningen av arbetet.

Men vi behöver även:

- Identifiera viktiga relationer över länsgräns för gång- och cykel
 - Identifiera aktuell sträckning
 - Samverka med parterna över länsgräns
- Kostnadsuppskatta dessa
- Avsiktsförklaringar mellan berörda parter
- Tidsbestämma

På samma sätt ska även arbetet inom länet fortsätta med att kontinuerligt kartlägga brister och behov på så väl regional som kommunal infrastruktur.

9.4.1 Beskrivning av behovet/bristen och förväntad effekt/tillgänglighet

Kommunen ansvarar för att i samråd med Regionen och Trafikverket ta fram en beskrivning av funktionen utifrån den mall som finns tillgänglig från Regionen. Den beskriver den identifierade sträckan utifrån:

- Sträckning av tänkt åtgärd, även visualiserat på en karta
- Nuläge, brister och behov
- Målpunkter
- Beskrivning av effekter - hur främjar åtgärden
 - Jämställdhet och jämlikhet
 - Samhällsekonomi, pendlingsmöjligheter
 - Sysselsättning
 - Bostadsbyggande
 - Barns fria rörlighet
 - Övriga aspekter och samordningsvinster
- Beskrivning av koppling till kollektivtrafiken
- Uppskattad kostnad enligt schablon

9.4.2 Bedömning av kostnader för åtgärden

Sträckor ska fastställas för cykelbanornas dragning och baserat på antal meter görs en schablon om 4000 kronor per löpmeter. 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.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

9.4.3 Finansiering av åtgärden

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

9.4.4 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
 - o Kostnad (50% av kostnaden finansieras av kommunen)

9.4.5 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 för samarbetet framåt. Trafikverket ansvarar för framtagandet av avsiktsförklaringar.

9.4.6 Prioritering av sträckor för utredning mellan kommuner

Utifrån gällande kostnadsbild för uppförande av gång-och cykelvägar prioritera sträckor upp till ca 10 km. Det ska även finnas en uttalad vilja från kommunerna för utpekad sträcka att utredning påbörjas för att se hur möjligheterna ser ut för en framtida produktion.

2018

Inom ramen för åtgärdsvalsstudie för väg 250

Kungsör-Köping utreds i samband med att åtgärdsvalsstudie för väg 250. Beräknat avstånd är ca 10 km.

Underlag tas fram enligt mall beskrivet under 8.4.1

2018

Fagersta-Norberg, ca 10 km

Kungsör - Valskog ca 9 km

Köping- Valskog ca 7km

Valskog – Arboga ca 6 km

Hur kopplingen blir mellan Arboga-Kungsör-Köping och Valskog kommer att klargöras i arbetet.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

2019

Surahammar-Västerås (via Skultuna)

Eventuell dragning där fjärrvärmeledning går genom skogen till Skultuna för att koppla på befintligt cykelnät.

2021

Hallstahammar- Surahammar ca 10 km

9.4.7 Prioritering av sammanlänkandet av nodstäder över länsgräns

Relationer över länsgräns prioriteras efter 2022 då relationerna inom länet är utredda och prioriterade.

9.5 Prioritering av arbete med länkar i gång- och cykelinfrastrukturen inom kommunerna

Ett kontinuerligt arbete och dialog kring behov av gång- och cykelvägar längs regional infrastruktur och kommunal infrastruktur är avgörande för att utveckla möjligheterna för hållbara persontransporter.

Åtgärder inom respektive kommun listade nedan:

9.5.1 Arboga

Identifiera brister och behov av gc-vägar för att koppla ihop målpunkter med centrala Arboga.

9.5.2 Fagersta

Inväntar utredningen för genomfart Fagersta som genomförs under 2018.

9.5.3 Hallstahammar

GC Strömsholm-Kolbäck vägplan 2018, produktion 2019

GC Kolbäck-Eriksberg utredning och kostnad. 2019 enligt mall under 8.4.1

Lyckhem-Hallstahammar utredning och kostnad. 2019 enligt mall under 8.4.1

9.5.4 Kungsör

Utredning av hur gc ska hanteras vid bro samt järnvägsövergång. "Sofiabron" hanteras i åtgärdsvalsstudie för 250 under 2018.

9.5.5 Köping

GC-väg Köping-Munktorp utredning dragning, kostnad och planering av genomförande. 2018 enligt mall i 8.4.1.

GC-Väg Erikslund-Viadukten utredning dragning, kostnad och planering av genomförande 2019 enligt mall i 8.4.1

GC-väg Köping-Himmeta utredning dragning, kostnad och planering av genomförande. 2019 enligt mall i 8.4.1

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

9.5.6 Norberg

Kort avsnitt GC-väg saknas längs med väg 68 vid sjön Noren. För att möjliggöra exploatering och tillgängliggöra området som är frekvent använt av både rekreation och skolidrott behöver det finnas säkra passager. Utredning samt kostnadsuppskattning. Kan eventuellt vara föremål för vägplan för att möjliggöra genomförande. 2019 enligt mall i 7.5.1.

9.5.7 Sala

GC-vägar mellan Sala stad och de orter som ligger inom cykelavstånd. Ransta, Tillberga, Saladamm, Solbohed, Broddbo, Kumla, Vagnsätra, Sättrabrunn och Kila.

I samband med att Trafikverket planerar åtgärder på väg 70 kommer även tillgänglighet via gång- och cykelbanor att behandlas. Vägplan kommer att behöva upprättas och då finns det möjlighet att se lägga till fler delar längs det regionala nätet för att nå fler målpunkter. Både planeringstid och kostnader för respektive skede kan då optimeras. Sträckningen är mellan Kumla Kyrkby och Fastebovägen i Ransta. Total kostnadsuppskattning för:

- vägplan 2mkr, varav 50% finansieras av Sala kommun
- produktion 8mkr, varav 50% finansieras av Sala kommun

9.5.8 Skinnskatteberg

Finns behov av gc-vägar. Avsaknad av kommunalt vägnät innebär att uppförande av nya gc-vägar behöver diskuteras vidare för eventuell nyproduktion. Ägandeform, drift och underhåll för att säkerställa funktionalitet.

GC Skinnskatteberg-Riddarhyttan. 2018 Utreds enligt mall 8.4.1

9.5.9 Surahammar

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

9.5.10 Västerås

GC Ekbacken –Tidö/Lindö

Vägplan 2018-2019 Produktion 2020. Finansiering 50% från kommunen för vägplan och produktion. Belysning görs enligt fördelningen 25%-75% för kommun-Region. Detta med anledning av att driften av Trafikverket vill ha belysning på denna typ av sträckor och då är villkoret för uppförande att kommunen tar detta.

GC Anundshög till Tortuna

GC Irsta till Malmaberg

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

Belysningsåtgärds paket:

Västerås-Örtagården kanalisering finns redan. I samband med produktion av GC Enhagen/Ekbacken – Tidö Lindö bör detta utföras för en kostnadseffektivitet.

Barkarö korset-Barkarö - Föremål för statlig medfinansiering när vägen har övergått till kommunal ägo. Om övertagande ej har skett i samband med planerad produktion av GC Enhagen/Ekbacken – Tidö Lindö bör detta ingå i belysningspaketet.

9.6 Avsiktsförklaringar för finansiering av regionala gång- och cykelvägar

Den regionala transportinfrastrukturplanen reglerar finansiering för uppförande av regionala gång- och cykelvägar. Då det är en förutsättning att det finns en förutsättning om 50 procents medfinansiering behöver det finnas avsiktsförklaringar innan ett gediget planeringsarbete drar igång.

Under 2018-2019 behöver därför avsiktsförklaringar tecknas med länets kommuner där det tydliggörs att kommunen har för avsikt att medfinansiera en GC på aktuell sträcka.

Finns inte denna avsiktsförklaring på plats så skjuts utredning och planering fram till dess att avsiktsförklaring finns undertecknad.

9.7 Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering för åtgärder på den kommunala infrastrukturen. Viktiga utpekade relationer ska prioriteras i första hand. Det innebär att åtgärda felande länkar i infrastrukturen som hindrar ett hela-resan-perspektiv. En säker och trygg miljö är avgörande för både nollvisionen och den fria rörligheten för alla människor barn, vuxna och äldre oavsett funktionshinder eller ej.

Datum

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

Gång- och cykelåtgärder (mkr)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Statlig medfinansiering (Kommunal infrastruktur)							
Årboga, ombyggnation av Herrgårdsbron, GC åtgärd	0,4						
Hallstahammar, GC-bana Asfaltsvägen-Ridskolan	0,2						
Hallstahammar, GC-bana Hästhovsvägen	0,4						
Hallstahammar, GC-bana Prästgårdsgatan	0,3						
Kungsör, GC-bana längs huvudgatan i centrum	1,1						
Kungsör, GC-bana till resecentrum och arbetsplatsområde	0,4						
Köping, GC-bana längs Nyckelvägen	0,4						
Sala, GC-bana Hyttvägen	0,6						
Sala, GC-bana Berggatan och Åkragatan	0,4						
Sala, GC-bana Norrängsgatan	1,2						
Västerås, GC belysning Barkarörs- Gotö källa			1,5				
Beslutade gång- och cykelvägar regional och nationell infrastruktur							
GC Västerås-Örtagården -avslutande arbeten	0,2						
Gångpassage Borgåsund (produktion)		3,0					
GC Enhagen/Ekbacken-Tidö Lindö Vägplan	1	3,0					
GC Enhagen/Ekbacken - Tidö Lindö produktion			16,0	17,0			
GC Enhagen/Ekbacken-Tidö Lindö kommunal medfinans	-0,5	-1,5	-8,0	-5,3			
GC Strömsholm-Kolbäck Planläggningsprocess	1,0						
GC Strömsholm-Kolbäck (produktion)		5,1	5,1				
GC Strömsholm- Kolbäck Hallstahammar medfinansiering		-5,1					
GC Sala-Heby							28
Ej beslutade gång- och cykelvägar		2,0	10,0	10,0	10,0	30,0	30,0
Sala, Kumla kyrkby - Ransta (Fastbovägen) Vägplan		1,0	1,0				
Sala, Kumla kyrkby - Ransta (Fastbovägen) Produktion				8,0			
Sala, Kumla kyrkby - Ransta (Fastbovägen) - Sala medfinansiering				-5,0			
Belysning GC Örtagården-Västerås (samordning med projektet Enhagen/Ekbacken- Tidö Lindö)				5,0			
Belysning GC Örtagården-Västerås medfinansiering				-1,3			
GC Kungsör, Köping, Årboga (vägplan)							
GC Kungsör, Köping, Årboga (produktion)							
GC Kungsör, Köping, Årboga kommunal medfinans							
GC Fagersta-Norberg, Vägplan							
GC Fagersta - Norberg, Produktion							
GC Fagersta - Norberg, kommunal medfinans							
Summa planerade åtgärder	6,9	7,5	25,6	28,5	10,0	30,0	58,0
Total medelsfördelning - info från TRV	20,3	54,9	71,9	64,5	57,0	98,0	110,0

Tabell 7. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). Totalsumma för Gång- och cykelåtgärder är 142 mkr under planperioden 2018-2029.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

10 TRAFIKSÄKERHET OCH EFFEKTIVISERING

För utveckling av det transportslagsövergripande transportsystemet är åtgärder för sjöfarten av avgörande betydelse.

10.1 Hamnarnas tillgänglighet

Länets två hamnar omfattas av stora investeringar 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.

10.1.1 Västerås hamn

För att nå Västerås hamn saknas det idag en tungtransportled som klarar av tyngre godstransporter. Det finns idag ett befintligt ro-ro-läge i östra hamnen. Det befintliga läget innebär begränsningar både för transporter men även för den fortsatta utvecklingen av staden. För att utveckla staden och främja bostadsbyggandet behöver ro-ro-läget flyttas till hamnen. Den utpekade tungtransportleden inom Västerås stad via Kungsängsgatan och Sjöhagsvägen. För att det ska vara möjligt behöver bärighetsåtgärder samt åtgärder för de restriktioner som finns i höjd och bredd (profilbegränsningar).

Strandbron

Strandbron är den enskilt viktigaste faktorn för att ro-ro-läget ska kunna avvecklas i Västerås centrala delar och flyttas till Västerås hamn. Genom enklare och mindre åtgärder i anslutning till och på bron kan anpassning bron klara en totalvikt på 200 ton. För att klara 600 ton behöver bron bytas ut.

Under 2018 tas underlag fram för hur den regionala transportinfrastrukturplanen, utifrån gällande förordning kan ge statlig medfinansiering. Arbetshypotesen är att utifrån trafiksäkerhetsaspekter kan statlig medfinansiering ske till viss del för utbyte av Strandbron, vilket är avgörande för en flytt av ro-ro-läget. Finansiering kan bli aktuell för upp till 50% av 27 mkr.

10.1.2 Köpings hamn

Ej klart vilka åtgärder som kan vara aktuella. Dialog under 2018 kring behov av åtgärder.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

10.2 Förbättrad funktion och ökad trafiksäkerhet

10.2.1 Rastplats i längs med väg 68 i Skinnskatteberg i kombination med ett besöksmål.

Vid Skinnskatteberg längs med väg 68 finns behov av en rastplats kombinerat med ett besöksmål. Möjligheterna till att uppföra en rastplats undersöks under 2018.

10.2.2 Väg 68 Genomfart Fagersta

Väg 68 är trafikerad av en hög andel tung trafik och går genom Fagersta tätort. Dagens utformning är inte tillfredsställande varken för gods eller de tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna. 2018-2019 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
 - o Exempelvis cirkulationer och infart till industriområdet vid Seco Tools.

Trafiksäkerhet & effektivisering (mkr)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Statlig medfinansiering (kommunal infrastruktur)							
Ej slutredovisade projekt från tidigare år	2,1						
Västerås, Skydd av vattentäkt (25% beviljades)	1,0						
Hallstahammar, upphöjt övergångsställe trafiksäkerhet	0,0						
Hallstahammar, Skomakarevägen-Kolbäck. Bom för att förhindra att cykelvägen används som smitväg för bilister.	0,0						
Hallstahammar, Vallmogatan-Kolbäck, fardämpande åtgärder.	0,0						
Strandbron, hållplatsläge och hamngatan			15	5			
Genomfart Fagersta		5					
Trafiksäkerhetsåtgärder							
Väg 250, 590, 605 Korsningsåtgärder (Bygghandling)				0,2			
Väg 250, 590, 605 Korsningsåtgärder (Produktion)				0,3			
väg 572, skyddsräcke vid Ekbackenbron i Arboga				0,3			
väg 527- anslutning enskild väg Tidö slott							
Sidoområdesåtgärder Västmanland	0,7						
Akuta åtgärder Västmanland	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Trafiksäkerhetsåtgärder Västmanland		4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Summa planerade åtgärder	4,1	9,2	19,2	10,0	4,2	4,2	4,2
Medelsfördelning info från TRV (mkr)	20,3	54,9	71,9	64,5	57,0	98,0	110,0

Produktion beräknas efter 2022.

Tabell 8. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr). Totalsumma för Trafiksäkerhet och effektivisering är 164 mkr under planperioden 2018-2029

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

11 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. Under 2018 kommer behovet av bidrag till enskilda vägar att undersökas närmare för att kunna avsätta medel. En viktig aktör i detta arbete blir Riksförbundet för enskilda vägar. En plan medel beräknas redovisas under senhösten 2018.

Planering för genomförande (mkr)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Namngivna brister och åtgärder	1,077	18	2,3	10	93,4	0	0
Samfinansiering med övriga län och nationell plan	0	0	0	0	0	0	53
Åtgärdsvalsstudier och utredningar	1,8	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Kollektivtrafik	6,3	19,55	22,5	13,5	7,5	7,5	7,5
Gång- och cykelåtgärder	6,9	7,5	25,6	28,5	10	30	58
Trafiksäkerhet och effektivisering	4,1	9,2	19,2	9,95	4,2	4,2	4,2
Enskilda vägar							
Summa planerade åtgärder mars 2018	20,1335	55,41	70,76	63,11	116,26	42,86	123,86
Ram från Trafikverket mars 2018	20,3	54,9	71,9	64,5	57	98	110

Tabell 9. Översikt av medelsfördelning av planerade/föreslagna åtgärder.

12 SAMMANFATTNING AV FINANSIERING OCH OSÄKERHETER

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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

13 GRÖN INFRASTRUKTUR

Tillväxt innebär ofta utveckling av så väl samhällets fysiska struktur som infrastruktur. Detta sker ofta på bekostnad av vår gröna infrastruktur. Grön infrastruktur definieras som ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet.

Grön infrastruktur ställer frågor som vi inte ställt förut, genom att lyfta ekosystemens funktionalitet, fokusera på kvalitet, sammanhang och avstånd i landskapet samt på möjligheter för arter att sprida och förflytta sig i landskapet. Arbetssättet skapar olika mervärden i samhället som bidrar till nya perspektiv.

Grön infrastruktur bidrar till bevarandet av biologisk mångfald, upprätthåller ekosystemens status och stärker därmed viktiga ekosystemtjänster så att kapaciteten för återhämtning efter störningar stärks. Att arbeta med utgångspunkt i grön infrastruktur tillför ett mervärde både genom att insatser kan samordnas och effektiviseras, och genom att tidigare förbisedda sammanhang i landskapet uppmärksammas.

I praktiken innebär arbetet med grön infrastruktur att skydd, bevarande, restaurering och återskapande av livsmiljöer, ekosystemfunktioner och naturliga processer beaktas i såväl fysisk planering och pågående mark- och vattenanvändning som i brukande och förvaltning av naturresurser. Bevarande av och insatser för grön infrastruktur behöver betraktas som en självklar tillgång för den lokala och regionala utvecklingen.

För att uppnå syftet med grön infrastruktur behövs en samsyn i samhället i stort. Det är därför nödvändigt att lokala myndigheter och organisationer samverkar för en bredare förståelse av ekologiska sammanhang, så att grön infrastruktur blir en naturlig del av planering och prioritering av insatser i olika samhällsprocesser.

13.1 Hur kan vi omsätta och tillämpa kunskapen om länets gröna infrastruktur
Länsstyrelsen i Västmanlands län bedriver på uppdrag av Regeringen och ett projekt för att kartlägga länets gröna infrastruktur. Hur detta ska implementeras i våra processer för att bli en naturligt integrerad del behöver ske stegvis.

Under 2018 börjar arbetet med att ta fram en implementeringsplan för infrastrukturuområdet tillsammans med projektet, vilket redovisas och granskas under hösten 2018.

Implementeringsfasen börjar 2019.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

14 PÅVERKANSÅTGÄRDER

Enligt Trafikverkets beräkningar är hälften av alla bilresor i tätorterna kortare än 5 km, en distans som företrädesvis bör ske utan bil. Vid förändrade resvanor ger detta vinster för både hälsa och miljö. I planeringen av nya och befintliga områden är det därför viktigt att underlätta för gång och cykling. Beteendeförändring krävs inte bara för att ändra resvanor, det behövs även kring uppfattningen om sin egen säkerhet i trafiken som oskyddad trafikant.

Behov av påverkansåtgärder:

- Trafiksäkerhet
 - Cykelhjälmsanvändande
- Välja hållbara transportsätt

14.1 Hur ska länet arbeta med påverkansåtgärder

I förordningen så tillåts påverkansåtgärder i en mycket begränsad omfattning, vilket innebär att ansvaret förskjuts till andra aktörer att bekosta. Under våren 2018 ska ett förslag tas fram om:

- Hur vi arbeta med påverkansåtgärder
- Vilka möjligheter till finansiering som finns.
- Prioritering och val av påverkansåtgärder

15 SAMVERKAN MELLAN INFRASTRUKTUR- OCH BREDBANDSUTBYGGNAD

Samplanering av infrastruktur och bredband är viktigt för att få en god utbyggnad av bredbandsinfrastrukturen. Samplaneringen vid produktion kan vara avgörande för att få en tillgänglighet då det kan bidra till kostnadseffektivitet och mindre störningar.

Skallkrav vid fysisk infrastrukturplanering ska det i ett tidigt skede:

- Undersöka behovet av bredband för aktuellt område och sträcka
- Föra dialog med berörd kommun samt regional bredbandskoordinator för att skapa rätt förutsättningar för byggnation

16 KOMPETENSFÖRSÖRJNING

Tillgänglighet till utbildning och arbetsmarknad är avgörande för kompetensförsörjningen i länet. Brister kan vara både i infrastrukturen så väl som i trafikering av kollektivtrafiken.

Kompetensförsörjningsarbetet är ett regeringsuppdrag som bedrivs av Region Västmanland i samverkan med länets aktörer.

Datum

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

2018-03-16

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2018-2019 med utblick 2024

16.1 Behov av åtgärder för att främja kompetensförsörjningen

För att säkerställa kompetensförsörjningen i länet så ska brister identifieras i både infrastruktur och trafikeringsupplägg. Under 2018 påbörjas arbetet i kompetensförsörjningsrådet med att identifiera dessa brister.

Identifierade brister blir ett av de underlag som ska tas hänsyn till vid planering av så väl infrastrukturåtgärder som trafikeringsupplägg.