

Sammanfattande samrådsredogörelse

Trafikplan 2030

Beskrivning och bakgrund till samrådsredogörelse för Trafikplan 2030

Under våren 2018 har Trafikplan 2030 reviderats utifrån inkomna remissvar hösten 2016 samt uppdaterats med 2018 års situation kring pågående arbeten. Samrådsmöten har genomförts med länets tio kommuner samt med Trafikverket för att få en samsyn kring Trafikplanens innehåll och upplägg.

Processen inför beslut i Regionstyrelsen hösten 2018

Maj-juni

Möten med länets kommuner och Trafikverket

Bearbetning efter synpunkter

Utskick av samrådsredogörelse och hur synpunkterna har hanterats

Augusti-oktober

24 augusti - Regional ledningsgrupp

31 augusti - Strategisk regional beredning

24 september - Kollektivtrafiknämnd

31 oktober - Regionstyrelse

Läsanvisning

Alla synpunkter som har framkommit under dessa samrådsmöten är dokumenterade. Hur dessa synpunkter har hanterats och vilka förändringar det har lett till i Trafikplan 2030 beskrivs i slutet av varje avsnitt i samrådsredogörelsen. Den efter samråden reviderade Trafikplan 2030, går till politisk beredning för att slutligen beslutas i Regionstyrelsen. Alla synpunkter finns listade med under organisationens namn under respektive avsnitt. Varje avsnitt avslutas med en beskrivning om hur synpunkterna har hanterats. Kapitelstrukturen följer upplägget för Trafikplan 2030.

1. Samrådsmöten: detaljer om mötets tid, plats och deltagare
2. Genomgång och behandling av underlaget
3. Samråd med Trafikverket
4. Övriga frågor – Synpunkter och kommentarer som inte kommit upp under någon rubrik. Här kom även frågor upp som indirekt rör Trafikplan 2030 vilka kommer att hanteras enligt vanliga rutiner.

1. Samrådsmöten

Arboga kommun

Plats: Arboga kommun

Datum: 2018-06-19

Tid: 8.30-10.00

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Arboga kommun: Annica Andersson kommunchef, Mimmi Öberg Teknisk chef, Ylva Pettersson Kanslichef

Fagersta kommun

Plats: Fagersta kommun

Datum: 2018-05-31

Tid: 13.00-15.00

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Annika Kieri planeringsstrateg, Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Fagersta kommun: Marino Wallsten kommunstyrelsens ordförande, Karolina Berglund tf kommunchef

Hallstahammars kommun

Plats: Hallstahammars kommun

Datum: 2018-06-20

Tid: 8.30 10.30

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg, Annika Kieri planeringsstrateg

Hallstahammars kommun: Carin Becker-Åström kommunchef, Kjell Jacobsson Teknisk chef, Jacob Lithammer planchef

Kungsörs kommun

Plats: Kungsörs kommun

Datum: 2018-06-13

Tid: 13.30-15.30

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Annika Kieri planeringsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Kungsörs kommun: Stefan Lejerdahl utvecklingsstrateg

Köpings kommun

Plats: Köpings kommun

Datum: 2018-06-19

Tid: 11.00-12.00

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Köpings kommun: Bosse Karlsson, Fredrik Alm.

Norbergs kommun

Plats: Norbergs kommun

Datum: 2018-06-04

Tid: 10.30-12.00

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Norbergs kommun: Hannu Högberg kommunchef

Sala kommun

Plats: Sala kommun

Datum: 2018-06-07

Tid: 09.30-11.30

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Annika Kieri planeringsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Sala kommun: Jasmina Trokic planarkitekt, Tord Lillja trafikfrågor, Kristina Eriksson transportstrateg, Björn Danneby och Mikael Bergvall mark- och exploatering

Skinnskattebergs kommun

Plats: Skinnskattebergs kommun

Datum: 2018-06-05

Tid: 09.00-10.00

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Skinnskattebergs kommun: Maria Dillner tf kommunchef, Gunilla Elander Sektorchef för teknik och service

Surahammars kommun

Plats: Surahammars kommun

Datum: 2018-06-04

Tid: 08.00-09.30

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg

Surahammars kommun: Tobias Nordlander kommunstyrelsens ordförande, Martina Norden tf kommunchef, Henrik Hedberg GIS- och plansamordnare

Västerås stad

Plats: Västerås stad

Datum: 2018-06-19

Tid: 13.30-15.00

Mötesdeltagare: Region Västmanland: Johanna Olsson utvecklingsstrateg, Jessica Cedergren infrastrukturstrateg, Annika Kieri planeringsstrateg

Arboga kommun: Patrizia Strandman samhällsbyggnadsstrateg, Mia Ståhlberg, Thomas Wulcan, Håkan Svärd, Karin Widén samhällsbyggnadsstrateg, Sara Wändell, Mia Ståhlberg. Håkan Svärd, Fredrik Tengblad, Linnea Viklund Teknisk chef

1. Presentation av förslaget

Samrådsmötena innebar en kontinuerlig process där vi hanterade uppkomna frågor på efterföljande kommuners samrådsmöten som information.

För att tydliggöra hur strukturen för pendling inom och utanför länet har en pendlingskarta lagts till. Till detta har även en text lagts till rörande prognos och målstyrning för att peka på vikten av att skapa förutsättningar för att kunna öka trafiken i de svagare pendlingsrelationerna.

Texten kring stationer och bytespunkter har justerats för att förtydliga att det gäller så väl utveckling av befintliga stationer, stationer och bytespunkter som inte trafikeras idag samt idag oidentifierade bytespunkter i det framtida kollektivtrafiksystemet.

2. Behandling av underlaget:

a. Sammanfattning

Sala, Västerås: Vänd på ordningen så att cykel kommer först och sedan bil vid beskrivningen av parkeringar vid stationer och bytespunkter.

Kommentar: Ändring av ordningen mellan cykel och bil har genomförts i dokumentet.

Sala: Oklart vilken innebörd som läggs i ordvalen Utökad turtäthet och utökad trafikering. Är det samma eller olika?

Kommentar: Turtäthet är en bättre beskrivning på vad som avses i dokumentet, detta ändras.

Tydlighet – vad menar vi med det?

Kommentar: Ordet ändrades till tillförlitlig i sammanfattningen.

b. Bakgrund

Inga synpunkter.

c. Syfte och mål

Arboga, Fagersta, Kungsör, Köping, Norberg, Skinnskatteberg, Surahammar: ingen synpunkt.

Sala: Dalabanans intressenter – 89 min på hela sträckan, restidsmål på delsträckan Sala – Uppsala? Kontinuitet i tidtabeller är viktigt + bra passning mellan buss/tåg, tåg/tåg, buss/buss.

Kommentar: Restidsmål för sträckan Sala-Uppsala är lite tvetydigt i de dokument som finns för Dalabanans intressenter. I arbetet med paket för Dalabanan behöver detta tydliggöras. Passning mellan olika trafikslag är viktigt för ett hela-resan-perspektiv. Detta har förtydligats i Trafikplanen under kap 4 kollektivtrafikens roll.

Köping: Kontinuitet i tidtabell–vad är det som styr. Svårt att få till tidtabeller som är lika år från år.

Kommentar: Det är viktigt att få till en kontinuitet i tidtabellerna. Hur olika reserelationer påverkar varandra i Sverige och i Europa behöver tydliggöras i framtida arbete.

Västerås: Oklarhet kring relationen trafikförsörjningsprogram och trafikplan och i vilken ordning som dessa ska revideras. Förtydligande önskas kring detta.
Förtydliga skrivning hur det hänger ihop då Trafikplanen inte har några egna mål, men det står tydliga mål kring restider och turtäthet.

Kommentar: Skrivningen har justerats för att förtydliga att Trafikförsörjningsprogrammet revideras först och följs därefter av en revidering av Trafikplanen. Rörande målen har skrivningen förtydligats så att det framgår att restidsmål samt mål för turtäthet endast är en nedbrytning av Trafikförsörjningsprogrammets mål.

Hallstahammar: Uppföljning av Trafikplan 2030 – på vilket sätt? Vems ansvar?

Kommentar: Skrivning om hur uppföljning av Trafikplan 2030 ska ske har lagts till i dokumentet.

d. Behovet av hållbara transporter

Ingen synpunkt förutom Skinnskatteberg som tycker det är bra att vi konkretiserar vad det innebär.

Kommentar: Lämnas utan åtgärd.

e. Kollektivtrafikens roll

Fagersta, Hallstahammar, Kungsör, Köping, Norberg, Sala, Surahammar, Västerås: ingen synpunkt.

Skinnskatteberg: Företagen på orten expanderar men kompetensförsörjningen är ett problem.

Kommentar: Kompetensförsörjning är ett välkänt problem och har ingen enkel lösning, men tillgängligheten är en viktig faktor för att möjliggöra pendling. Synpunkten ses som information och föranleder inte någon revidering av dokumentet.

Arboga: vikten av att tydliggöra andra målpunkter än Stockholm.

Kommentar: ändrat, ny skrivning har gjorts.

f. Storregionala samarbeten

Fagersta, Hallstahammar, Köping, Norberg, Sala, Skinnskatteberg, Surahammar, Västerås: ingen synpunkt.

Arboga och Kungsör lyfte Svealandsbanans intressenter.

Kommentar: det är i dagsläget ett vilande forum. När mål för restider och turtäthet på Svealandsbanan ska tas fram behöver det ske i samverkan med Svealandsbanans intressenter.

g. Stationer och bytespunkter

Under samrådstiden har vi upptäckt att vi saknar skrivning om helt nya bytespunkter och stationer som vi behöver för det framtida kollektivtrafiksystemet. Detta finns med i den slutliga versionen.

Hallstahammar saknar Hallstahammars resecentrum.

Kommentar: Ny skrivning som beskriver vikten av samtliga resecentrum har lagts till.

Norberg: önskar bättre passningstider mellan tåg och buss då man är hänvisade till tågen i Avesta och Fagersta.

Kommentar: Skrivning om passningstider har lagts till i Trafikplan 2030.

Västerås: synpunkter på skrivningar om stationerna i Dingtuna och Tillberga.

Kommentar: Texterna har ändrats för att bli mer enhetliga.

Västerås: Dokumentet känns vagt med formuleringar som "skulle kunna", "kan bli" m.m. 2030 är relativt snart!

Kommentar: formuleringarna har setts över. Då beslut kring olika bytespunkter inte har fattats så kommer skrivningen "kan bli" att stå kvar. Vi behöver se till hela trafiksystemet för att sedan bestämma vilka bytespunkter som ska utvecklas.

Västerås: Se över alla skrivningar i detta kapitel! Innehållet bör vara mer enhetligt. Exempelvis Dingtuna och Tillberga.

Kommentar: Åtgärdat.

Fagersta: Ängelsbergs station? Svårt att hävda nåt om inte antalet resenärer motiverar ett stopp. Stoppet är viktigt för besöksnäringen. Översyn gemensamt med kommunen. Ännu snällare skrivning efterfrågas – står olika i olika avsnitt.

Kommentar: åtgärdat.

h. Järnvägsstråken

Västerås: Frågan lyftes om Eskilstuna – Västerås och den funktionsutredning som kommer att pågå under hösten 2018. Funktionsutredningen ska visa på om det är möjligt att korta ner restiden och utöka trafikeringen genom trimningsåtgärder, det behöver framgå i Trafikplanen.

Kommentar: Då informationen kring funktionsutredningen kom först efter att remissen skickats ut så har Trafikplanen kompletterats med informationen. Dock har något mål inte reviderats utan det står i kursiv text under målet för att tydliggöra att målet kan förändras beroende på funktionsutredningens utfall.

Skinnskatteberg:

Godsstråket genom Bergslagen – kommunen lyfte vikten av att persontransporter via godsstråket genom Bergslagen fungerar. Det är samtidigt viktigt att godstransporterna för exempelvis Setra fungerar, då de vill utöka sina godstransporter på järnväg. Tågset kan inte utökas utan att det kommer blockera plankorsningar i kommunen. Om dessa blockeras finns inga alternativa tillfartsvägar. Förutom tillgänglighetsproblem innebär detta också stora risker i händelse av en olycka.

Kommentar: hanteras i infrastrukturplaneringen.

Arboga:

Önskemål om målsättning för turtätheten. Halvtimmestrafik önskas i peaktid, i båda riktningarna mot Stockholm (via Västerås och Eskilstuna) och Örebro.

Kommentar: detta har tagits med i beskrivningen av Mälarbanan.

Västerås:

- Förtydligande önskas angående skrivning om Bergslagspendeln. *Kommentar: texten har setts över och justeringar har gjorts för att få den tydligare.*
- Sid 14 Arlanda på 60 min, Västerås-Arlanda som avses. *Kommentar: Ja det stämmer, vi har ändrat detta.*

- Sala-Västerås 30-minuterstrafik i peaktid. Målsättning saknas! *Kommentar: Texten justerad och målsättning satt.*
- Under målsättningar så saknas årtal (2030, 2050, 2070) under vissa stråk. *Kommentar: Endast där målsättning finns är åren utskrivna.*
- Målen som beskrivs om restid och turtäthet kan tolkas som Trafikplanens egna mål. *Kommentar: Vi har förtydligat skrivningen om att målen är nedbrutna från Trafikförsörjningsprogrammet samt Regionala utvecklingsprogrammet.*
- Övergripande karta med samtliga stråk hade varit bra. *Kommentar: Dokumentet kommer kompletteras med nya kartor inför slutlig version.*
- Kungsör – Västerås - hör det hemma under Svealandsbanan? *Kommentar: Ja det hör hemma under Svealandsbanan då kopplingen mellan Svealandsbanan och Mälardalen idag är bristfällig.*

Hallstahammar:

Saknar Kolbäck i beskrivningen av Mälardalen.

Kommentar: vi hänvisar till Hallstahammar istället för Kolbäck.

2070 väldigt långt borta.

Kommentar: Ja, och det finns inte mycket åtgärder mot den tidshorisonten, men det är viktigt att börja planera för att utveckla infrastrukturen för att kunna bemöta framtidens behov.

Sala: Dalabanan – saknar skrivning om Sala som nod/bytespunkt för att nå Västerås och vidare söderut.

Kommentar: texten har kompletterats med detta.

Köping: har noterat att kartan för Bergslagspendeln som är hämtad från Trafikverkets hemsida är fel.

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

i. Sammanfattande målsättningar

Arboga, Fagersta, Kungsör, Köping, Norberg, Sala, Skinnskatteberg, Surahammar, Västerås hade inga synpunkter.

Hallstahammar: Hur ska vi arbeta för att nå uppsatta mål?

Kommentar: Trafikverket äger järnvägsanläggningen och bestämmer om dess utveckling. Genom att påvisa brister och behov av trafikering kan lösningar tas fram för att åtgärda brister i infrastrukturen. Vårt arbete innebär att tydliggöra för Trafikverket varför det inte går att trafikera på önskat sätt med nuvarande utformning av infrastrukturen. Åtgärderna hanteras sedan i den nationella planen för infrastruktur.

3. Samråd med Trafikverket

Trafikverket valde att ge sina synpunkter skriftligt och avbokade den uppsatta tiden för samråd.

Trafikverkets skriftliga svar:

Nu har vi på Trafikverket läst igenom den reviderade Trafikplanen. Vi vet att ni har synpunkter på att den ska tas vidare i detta skede men här kommer i alla fall våra synpunkter:

- Dokumentet är väldigt övergripande och tunt. Det saknas en beskrivning av hur ni önskar trafikera dels till andra län men framförallt inom länet. Åtgärderna ligger på en länsövergripande nivå och har en koppling till bland annat EBS men hur vill Västmanland trafikera inom sitt län?

Kommentar: Mål för restider och turtäthet finns för vissa stråk. Där det saknas kommer det att ske ett arbete för att definiera dessa mål.

- Trafikplanen har stort tågfokus och det saknas koppling till bussar, tätorter, bytespunkter och hållplatser. Även om tåget ska vara stommen så sker väl en hel del trafikering med buss? I Förordet står det att det i denna version enbart är fokus på tåg då ni avvaktar arbete med Framtidens kollektivtrafik. Vi anser dock att det är viktigt att man tar ett helhetsgrepp. Hur tänker ni kring det arbete som pågår i Framtidens kollektivtrafik och hur ni ska få ihop det till ett sammanhållet system? I nuläget blir det inte någon helhet.

Kommentar: Under nästa mandatperiod kommer en revidering att göras för att skapa en struktur för kollektivtrafiken som helhet för såväl buss som tåg. Där kommer även tydliggöras de olika bytespunkternas funktion i kollektivtrafiksystemet. Buss och tåg ska komplettera varandra för att skapa tillgänglighet i länet.

- Då Trafikplanen inte har några egna mål utan ska verka för att Trafikförsörjningsprogrammets mål och delmål uppfylls så önskar vi en beskrivning av på vilket sätt det ska ske.

Kommentar: förtydligande har skett i dokumentet.

- Vi saknar en övergripande karta.

Kommentar: otydligt vilken karta som önskas. Kartor som läggs till den slutliga versionen är pendlingskarta samt en övergripande karta över stråken.

- Fortfarande ligger det med en hel del behov av åtgärder och även utredningar. Vi skulle önska att fokus ändras till att visa på de önskemål ni har på trafikering och kopplingen till infrastruktursystemet. Det är sedan en grund för utredningsbehov.

Kommentar: dokumentets utgångspunkt är trafikering: med målsättningar för restider och turtäthet. De infrastrukturåtgärder som nämns är Ramnäs-Brattheden, vilken finansieras av länstransportplanen. Denna åtgärd är beslutad och är en förutsättning för att uppnå målen om restid och turtäthet på Bergslagspendeln.

- Under kap 7. Järnvägsstråken är många målsättningar väldigt tunt beskrivet. Vore bra med en tydligare beskrivning av hur ni önskar trafikera. Det gäller främst Mälarbanan och Svealandsbanan. På flera ställen står det att ni önskar en god tillgänglighet men vad innebär det?

Kommentar: Mål för restider och turtäthet finns för vissa stråk. Där det saknas kommer det att ske ett arbete för att definiera dessa mål. Här är Mälarbanan och Svealandsbanan tydliga exempel där enbart restidsmål finns mellan Västerås och Stockholm. Skrivningar om god tillgänglighet har tagits bort då det ger en otydlighet om vad som menas.

4. Övriga frågor

Under samrådsmötena lyftes även frågor som inte har en direkt koppling till Trafikplan 2030. Nedan redovisas dessa frågor samt hur förvaltningen kommer att ta hand om dem.

Arboga:

Enkelhet för resenärer att resa över länsgräns kopplat till biljettsystem. Möjlighet att köpa biljetter och olika kostnadsbilder.

Kommentar: detta är ett problem för hela Sverige. Vi deltar i arbetet nationellt och regionalt för att hitta lösningar. En del av lösningen i dagsläget är Movingo.

Fagersta:

Bergslagsspendeln: förtydliga vikten Bergslagsspendeln för Fagersta 2030.

Kommentar: utan åtgärd då det är viktigt för alla stationer längs sträckan.

Information om typ av tåg på Bergslagsspendeln efterfrågas.

Kommentar: finns inget beslut om nyinvestering av tåg i nuläget.

Fler åtgärder som krävs på Bergslagsspendeln än nytt mötesspår Ramnäs – Brattheden t.ex. spår förstärkningar.

Kommentar: vi är medvetna om behoven, tas omhand i ordinarie infrastrukturplanering.

2200 som pendlar in till Fagersta, 1600 som pendlar ut – de flesta åker bil i nuläget, skapa möjligheter för att åka kollektivt istället. Utökad trafik på Bergslagsspendeln ger helt nya möjligheter.

Kommentar: ses som information för kommande planering.

Godsstråket genom Bergslagen: det finns behov av att utreda behovet av mer persontrafik på banan.

Kommentar: finns redan i dokumentet, ses som information.

Fagersta som ligger på gränsen till Dalarna har många kopplingar över länsgränsen, invånarna tänker inte på att man reser in i ett annat län. Fagersta önskar att detta faktum tas med i planeringen.

Kommentar: Detta tas om hand i Kollektivtrafikförvaltningens ordinarie arbete.

Vad händer med Västerås Västra/Östra? Arbetspendling till Västerås, alla ska inte till centrum.

Kommentar: Vi är medvetna om att det finns flera målpunkter i Västerås. Tillgängligheten till dessa behandlas inom projektet Framtidens kollektivtrafik.

Hallstahammar:

Turtätheten och restid är en aspekt, men vem jobbar med att förbättra standarden på tågen?

Hallstahammar önskar att även kvalitetsaspekten avseende tågen lyfts. Vad görs för att upplevelsen ombord på tågen ska bli bättre (komfort, temperatur, luftkonditionering, toaletter etc)?

Kommentar: Detta behöver lyftas med operatörerna samt ses över i de upphandlingar som görs.

Köping:

I samband med att E18 österut byggs ut, önskar Köping att även ny väg in mot Norska skapas. Detta är bra vid omledning, godstransporter till och från stora industrier samt avlastar vägar genom stan med mera.

Kommentar: Behöver föras in i befintligt E18-projekt. Kommunen lyfter frågan till Trafikverket.

Viktigt att det finns förutsättningar i infrastrukturen så att inte en ökad trafikering skapar mer stopp och problem i trafiken. Infrastrukturen måste hålla för den trafikering som vi vill ha.

Kommentar: Vi är väl medvetna om problemet och underhållet av infrastrukturen hanteras av Trafikverket. I den nationella infrastrukturplanen har ytterligare medel tillförts för att komma till rätta med underhållsproblemen.

Norberg:

Linje 500 är viktig för tillgängligheten till Fagersta och Avesta.

Kommentar: Detta tas om hand i Trafikplan 2030, vi är medvetna om linje 500 betydelse för Norbergs koppling till Avesta och Fagersta.

Godsstråket genom Bergslagen: Norberg lyfter flera exempel där säkerheten vid plankorsningar mellan järnväg och väg är bristfällig. Vad kan göras åt detta?

Kommentar: Detta förs vidare för hantering i infrastrukturplaneringen.

Norberg vill fortsätta diskutera lösning för bussarnas anslutning till idrottshallen/skolan.

Kommentar: Detta tas om hand i förvaltningens ordinarie arbete.

Norberg önskar att Kollektivtrafikförvaltningen ser över hållplatsläget för linje 500 vid nya idrottshallen.

Kommentar: Detta tas om hand i förvaltningens ordinarie arbete.

Skinnskatteberg:

Behov av planskilda korsningar. Lastbilar står långt ut på väg 233 när det tar lång tid för tåget att passera.

Kommentar: Detta förs vidare för hantering i infrastrukturplaneringen.

Behov av hastighetsbegränsande åtgärder längs med väg 233 vid de nya restaurerade hållplatslägena vid Masbo. Fler oskyddade trafikanter som rör sig längs sträckan.

Kommentar: Detta förs vidare för hantering i infrastrukturplaneringen.

Centralvägen – belägningsarbete ska ske i höst. Trottoarkanter är felaktigt dimensionerade så att de inte kommer över. Passage behövs för att ta sig mellan ICA och bankomaten.

Kommentar: Detta förs vidare för hantering i infrastrukturplaneringen.

Önskar en genare och mer tillgänglig kollektivtrafik till och från kommunen via till exempel Surahammar. Detta skulle betyda att man kan åka till Skinnskatteberg från Västerås via Bergslagspendeln och sedan ta anslutande buss.

Kommentar: Detta tas med till projektet framtidens kollektivtrafik och ordinarie arbete på förvaltningen.

Gammal stationsbyggnad vilken är privatägd idag. Eventuellt finns möjlighet att bygga ny stationsbyggnad.

Kommentar: information till kommande infrastrukturplanering.

Surahammar:

Medskick angående fria bussresor under sommarlovet: det går inte i linje med att tåg ska vara stommen i kollektivtrafiken. Surahammar önskar att det förändras till kommande år.

Kommentar: vi är medvetna om problematiken, tas med till förvaltningens ordinarie arbete.

Önskar fler direkttåg till Stockholm med Bergslagspendeln, framförallt under helger.

Kommentar: tas med till förvaltningens ordinarie arbete. Dialog med operatören behövs.

Surahammar påpekar vikten av en fungerande kollektivtrafik på järnväg. Kommunen flyttar under året vårdcentralen till ett stationsnära läge, vilket möjliggör att fler invånare kan resa dit med tåg.

Kommentar: detta ses som information till oss och lämnas utan åtgärd.

4. Mötets avslut

Innan avslut beskrevs den fortsatta hanteringen av dokumentet samt tidplanen för den politiska processen.