



Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan för Västmanlands län 2020–2027

UNDERLAG INFÖR BESLUT

Beslutad av regionstyrelsen 2019-xx-xx

Produktion:

Hållbarhet och Samhälle Centrum för regional utveckling

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 2020–2027

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	Genomförandeplan 2018–2019	7
3.1	Övriga aspekter och hur de hanteras framgent	7
4	Genomförandeplanen för 2020–2027	8
4.1	Omsätta planen på ett resurseffektivt sätt	8
4.2	Nya förutsättningar inför varje år	9
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	12
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	20
5.7	Enskilda vägar	22

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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. Omfattningen är fram till 2027 och kommer under 2020 att kompletteras med slutåret 2028. Hur konkret genomförandeplanen är beror på i vilket stadie i planeringsprocessen som åtgärderna befinner sig i.

Genomförandeplanen ska omfatta den infrastruktur, förutom den regionala infrastrukturen, 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 hur den faktiska tilldelningen per år blir. Under tolvårsperioden blir den totala summan enligt angiven plan. (se tabell 1).

1.4 Arbetsprocess för genomförandeplanen

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

För att hushålla med resurser både på regional och kommunal nivå så kommer möten med kommunerna samförläggas med de möteserier 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 2020–2027

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 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. 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.

Ansökan om statlig medfinansiering ska vara Trafikverket och regionen tillhanda senast den 1 mars året innan finansiering önskas.

Informationsmöten om statlig medfinansiering sker via Skype sker under januari/februari varje år inför att ansökan ska skickas in.

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.

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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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 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).

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

2.1.5 Översiktlig fördelning mellan åtgärdsområden för åren 2019–2027

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.

Planeringsram från Trafikverket i februari 2019									
År	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Namnsatta åtgärder och brister	4	27	20	52	43,4	38	64	62	0
Samfinansiering med andra län och nationell plan	0	0	0	0	10	43	0	0	0
Åtgärdsvalsstudier & utredningar	1,8	1,8	1,8	1	1	1	1	1	1
Kollektivtrafik	13	9	10	10	10	10	10	10	9
Gång- och cykelåtgärder	4	6	9	14	12,5	7,8	4	4	4
Trafiksäkerhet & effektivisering	14	21	25	17	17	16	9,8	8,8	8,8
Enskilda vägar	2,4	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Summa mkr	39	66	67	95	95	117	90	87	24

Tabell 2. Aktuell planeringsram 2019–2027 enligt uppgift från Trafikverket februari 2019.

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 GENOMFÖRANDEPLAN 2018–2019

Arbetet med att få igång beslutade åtgärder på den regionala infrastrukturen har tidvis gått i stå. Trafikverkets resursbrist på projektledarsidan har inneburit att projekten inom region öst har blivit försenade. Trafikverket har gjort ett intensivt rekryteringsarbete och resurserna har ökat. Men dessvärre är förskjutning av projekten ett faktum och projekten påbörjas i stor utsträckning 2019 istället för 2018.

Det ekonomiska utfallet för 2018 redovisas av Trafikverket under mars/april.

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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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.
- 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 2020–2027

För genomförandeplanen åren 2020–2027 är fokus på att omsätta de ekonomiska medel som finns tillgängliga i planen.

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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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. Utifrån bristen på projektledare under 2018 kan vi se detta i vår budgetram för 2019 då det är närmare 20 mkr lägre än aviserat under 2018.

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 2020–2027

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.

Namngivna åtgärder		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ramnäs-Brattheden	Järnvägsplan	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Ramnäs-Brattheden	Bygghandling	0	0	10	0	0	0	0	0	0
Ramnäs-Brattheden	Produktion	0	0	10	50	33,4	0	0	0	0
Ramnäs-Brattheden	Finansiering BIG	0	0	0	0	6,6	0	0	0	0
Ofördelad pott		0	0	0	2	10	38	64	62	0
Väg 68 länsgräns-Oti	Trafiksäkerhetsåtgärder		25							
Väg 250 Kungsör-Kolsva	Åtgärder				x	x	x	x	x	
väg 252 Sörstafors-Hallstahammar	Identifierad brist									
Summa (mkr)		4	27	20	52	43,4	38	64	62	0

Tabell 3.

Budget för namnsatta åtgärder 2019–2027, uppgift från Trafikverket februari 2019.

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. 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 mkr. Vid upphandling sker en revidering av kostnad för respektive skede.

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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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 Bergslagspendelns 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.

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.

Genomförandeplanering av åtgärderna

- Avsiktsförklaring tecknas mellan Trafikverket, Bergslagens intressegrupp samt Region Västmanland under 2018.
- Järnvägsplan 2019–2021.
- Bygghandling 2022
- Produktion 2022–2023.

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 färdigställs under 2019 då ett ställningstagande ska göras. Detta ställningstagande avgör vilka åtgärder som blir aktuella för sträckan. För smärre åtgärder kan dessa vara möjliga att genomföra inom ramen för trafiksäkerhet innan 2022. Åtgärder av mer omfattande karaktär kan först bli möjliga 2023 och framåt. (markerat med kryss i tabellen).

5.1.3 Väg 68

Möjliga åtgärder utifrån åtgärdsvalsstudien för sträckan Sundet-Oti påbörjades 2018 och färdigställs under 2019. Detta innebär bland annat korsningsåtgärder för en förhöjd trafiksäkerhet på sträckan.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

5.1.4 Ofördelad pott

Den ofördelade potten är inte utfördelad 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 tänkt produktionsstart.**

Samfinansiering med övriga län och nationell plan		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Väg 66 Oti-länsgräns Dalarna	Vägplan och produktion	0	0	0	0	10	15	0	0	0
GC-väg väg 56 Sala-Heby	Vägplan och produktion	0	0	0	0	0	28	0	0	0
Summa (mkr)		0	0	0	0	10	43	0	0	0

Tabell 4. Fördelning av medel för åren 2019–2027 (mkr). Siffran markerar tänkt produktionsstart.

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.

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 2024.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergrén

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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.

2018–2019 - åtgärdsvalsstudie för väg 56 st Sundby/Ahlberga och väg 250
(Trafikverket bekostar delen för väg 56.)

2019–2020 – Utredning för genomfart Fagersta.

2018–2019 – Potentialstudie för cykling i Västmanland tillsammans med VTI

2019–2020 – Väg 233, trafiksäkerhet och framkomlighet vintertid.

2019 – Väg 68 Utredning trafiksäkerhetsåtgärder länsgräns-Oti.

2019 – Trafiksäkerhetslösning för plankorsning i Norberg.

2020 och framåt - Översyn av länsövergripande trafiksäkerhetsåtgärder

Övriga utredningar och åtgärdsvalsstudier som bedrivs av Trafikverket är:

2019: Åtgärdsvalsstudie för E20 sträckan Arboga-Gröndal.

2019: Trafiksäkerhetsåtgärder, här har Trafikverket valt att lägga till riksväg 66 inom Västerås.

Åtgärdsvalsstudier	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Potentialstudie cykel	x								
Väg 250 Kungsör-Kohlsva	x								
Väg 233 trafiksäkerhet vintertid	x	x							
Väg 68 trafiksäkerhetsåtgärder länsgräns - Oti	x	x							
Väg 68 Genomfart Fagersta	x	x							
Västerås Västra	x								
Trafiksäkerhetslösning plankorsning i Norberg	x								
Översyn av länsövergripande trafiksäkerhetsåtgärder		x	x	x	x	x	x		
Summa (mkr)	1,8	1,8	1,8	1	1	1	1	1	1

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 2020–2027

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
- Säkra cykelparkeringar
- Hela-resan-perspektiv

5.4.4 *Planerade kollektivtrafikåtgärder 2019–2027*

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 under hösten 2019.

Översyn av hållplatsens lokalisering samt tillgänglighetsanpassning

Åtgärder i samband med nyproduktion av cykelbana.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

- 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 (8,3 mkr)
- längs linje 21 (kostnadsbedömning ej färdig)
- längs linje 24 (kostnadsbedömning ej färdig)

Statlig medfinansiering

2019 Kungsörs resecentrum 0,75 mkr

2019 Resecentrum Hallstahammar – senarelagd pga förändrade förutsättning för produktion. Ny ansökan inkommer för 2020 och 2021.

Övriga åtgärder i för en tillgänglig kollektivtrafik

- Passager för säker tillgänglighet vid byggnation av mötesfrihet mellan Sala-Heby. Både kollektivtrafik och andra målpunkter i kommunen ska tas i beaktande.

Pott kollektivtrafikåtgärder

Visar den pott av ofördelade medel för kollektivtrafikåtgärder. Vart efter åtgärder prioriteras fördelas dessa pengar ut på åtgärder i tabell 6.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

Kollektivtrafik	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Enhagen/Ekbacken - Tidö-Lindö hållplatser				3	3				
Hållplatser linje 21	x								
Hållplatser linje 24	x	x							
Hållplatser Kumla Kyrkby-Ransta									
Åtgärder som följd av projektet Framtidens kollektivtrafik		x	x	x	x	x	x	x	x
Väg 693 Irsta kollektivtrafikåtgärder	8,3								
Statlig medfinansiering – åtgärder på kommunal infrastruktur	0,75	x	x	x	x	x	x	x	x
Pott för åtgärdande av hållplatslägen i samband med cykelvägar samt hållplatslägen i enlighet med den prioritering som görs av KTF	4,7	9	10	7	7	10	10	10	10
Summa (mkr)	13	9	10	10	10	10	10	10	11

Tabell 6 Fördelning av medel till kollektivtrafikåtgärder 2019–2027. X i tabellen markerar när en åtgärd genomförs och inte dess kostnad.

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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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 procentenheters 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.

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 2018–2029 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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

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 mellan 2000–3000 kr löpmeter. 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
- 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 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.

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.

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

- 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.

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 2019)
- Strömsholm – Kolbäck (Vägplan är i avslutningsskede)

5.5.12 Belysningsåtgärder längs med gång- och cykelvägar

- Västerås-Örtagården kanalisation finns redan. (år 2021)
- Barkarö korset-Barkarö - Föremål för statlig medfinansiering när vägen har övergått till kommunal ägo. (år 2021)
- Belysningsåtgärd i Skinnskatteberg där belysning plockats bort av Trafikverket. "felande länk".
- Belysning i Fagersta Oti-Campingen i samband med att kraftledning dras sommaren 2019. (samordningsvinster).

5.5.13 Övriga gång- och cykelåtgärder

- Breddning av köport 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 2020–2027

Gång- och cykelåtgärder	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Enhagen/Ekbacken - Tidö Lindö	1,5	0,5	1	9	8				
Strömsholm-Kolbäck		2	8						
Ransta - Kumla Kyrkby	1,6	3,5	0,1	5					
Belysningsåtgärder	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ofördelad pott	0,9	2	0	0	4,5	7,8	4	4	4
Summa (mkr)	4	6	9	14	12,5	7,8	4	4	4

Tabell 7. Fördelning av medel i förhållande till respektive års medelsfördelning (mkr).

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.

Ansaret 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.

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

Regionkontoret
Centrum för regional utveckling
Verksamheten Hållbarhet och samhälle
Jessica Cedergren

Genomförandeplan för regional transportinfrastrukturplan i Västmanlands län 2020–2027

godsflöden och samtidigt få bort merparten av den tunga trafiken genom Skinnskatteberg. Samarbetet kan förhoppningsvis resultera i effektiva åtgärder.

- 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. 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 Exempelvis cirkulationer och infart till industriområdet vid Seco Tools.
- Översyn av länsövergripande trafiksäkerhetsåtgärder
 - Sidområdesåtgärder
 - Plankorsningar
 - Räckesåtgärder
 - Dynamiska farthinder
 - Digital skyltning

Trafiksäkerhet & effektivisering	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Väg 68 Genomfart Fagersta		X	X						
Trafiksäkerhet rv 66 inom Västerås		X	X						
Trafiksäkerhet och tillgänglighet Skinnskatteberg		X	X	X					
Tillgänglighet näringslivets transporter	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Trafiksäkerhetsåtgärder i länet	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Summa (mkr)	14	21	25	17	17	16	9,8	8,8	8,8

Tabell 8. 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 2020–2027

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. Under 2019 kommer informationsmöten hållas via skype till kommunerna för att gå igenom vad bidraget till enskilda vägar innebär. 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.

Enskilda vägar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ofördelad pott	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Summa (mkr)	2,4	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.