

Region Västmanland

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037



Sammanfattning	4
Förutsättningar	6
Det här är Västmanland	11
Brister och behov i transportsystemet	15
Genomförande	24
Finansiering av åtgärder	26
Åtgärdsplan	28
Länsplanens effekter på de transportpolitiska målen	37
Miljöbedömningen i korthet	38
Referenser	39

Versionshistorik

Version 1.0 Remissversion

2025-05-13

Sammanfattning

Västmanland har fått regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Den tilldelade ekonomiska ramen för denna period är 1 566 miljoner kronor.

Länsplanen anger den strategiska inriktningen för utveckling av länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod. Länsplanen är också ett medel för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västmanlands län.

Länsplanens består av både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder. För trimningsåtgärder har inte en summa angivits för respektive åtgärd. Länsplanen redovisar hur stor andel av trimningsåtgärder som är bundna i pågående åtgärder och hur stor andel som obundna som ska användas för att åtgärda brister och behov i transportinfrastrukturen.

Planramen om 1 566 miljoner kronor är fördelade på sju åtgärdsområden där en knapp tredjedel avsatts för åtgärdsområde *Trafiksäkerhet och Cykel, Kollektivtrafik och Statlig medfinansiering* vardera tilldelats cirka 20 procent av planramen. *Utredningar, Enskilda vägar* samt *Planeringsutrymme* står för resterande 8 procent. Den enskilt största åtgärden i planen är satsningen på Bergslagspendeln som syftar till att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och en bättre tillgänglighet till en större arbetsmarknad.

Länsplanen avser investeringar på länets samtliga statliga vägar, inklusive gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar. Nationella stamvägnät (E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70) samt järnväg och sjöfart finansieras via nationell plan. Länsplanen är också viktig för medfinansiering av infrastruktur på det kommunala vägnätet. Region Västmanland har även valt att samfinansiera åtgärder i nationell plan, såsom åtgärder på Bergslagspendeln.

Åtgärdsområde	2026–2028 (år 1–3)	2029–2031 (år 4–6)	2032–2037 (år 7–12)	Totalt	Andel av planram
Trafiksäkerhet					
Oti-Fagersta riksväg 66/68	20	70		90	
Oti-länsgräns riksväg 66 (samfinansiering)	36			36	
Trimningsåtgärder (bundna)	105	50		155	
Trimningsåtgärder (obundna)	10	75	120	205	
Totalt				486	31%
Kollektivtrafik					
Effektivare trafikering på Bergslagspendeln	55	80		135	
Västerås Västra (samfinansiering)	15			15	
Trimningsåtgärder (bundna)	4			4	
Trimningsåtgärder (obundna)	15	50	110	175	
Totalt				329	21%
Cykel					
GC-väg Anundshög-Tortuna väg 692*	8	53		61	
GC-väg Sala-Heby riksväg 56 (samfinansiering)	56			56	
Trimningsåtgärder (bundna)	34			34	
Trimningsåtgärder (obundna)	10	60	90	160	
Totalt				311	20%
Statlig medfinansiering					
Resecentrum	50	10		60	
Medfinansiering kommunalt vägnät	75	75	110	260	
Totalt				320	20%
Enskilda vägar	7,5	7,5	15	30	2%
Utredningar	7,5	7,5	15	30	2%
Planeringsutrymme	10	10	40	60	4%
Totalt	518	548	500	1 566	100%

Figur 1. Åtgärdsplan för 2026–2037 där summorna är angivna miljoner kronor (mnkr)

*Åtgärd under omprövning.

Förutsättningar

Bakgrund

Region Västmanland har som en del av det regionala utvecklingsansvaret för Västmanlands län uppdraget att regelbundet upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur, fortsatt kallad länsplan.

Länsplanen ska beskriva hur de statliga medlen som Västmanland tilldelats för planperioden ska fördelas till investeringar i transportinfrastrukturen. Länsplanen ska också beskriva hur detta bidrar till regional utveckling och att nå de transportpolitiska målen.

Trafikverket har på motsvarande sätt uppdraget att upprätta en nationell transportinfrastrukturplan, fortsatt kallad nationell plan. Nationell plan beskriver hur staten ska utveckla och underhålla den statliga infrastrukturen. Trafikverket har uppdraget att verkställa besluten i både länsplan och nationell plan.

I december 2024 antog riksdagen regeringens förslag om infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28). I mars 2025 beslutade regeringen om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2026–2037. Samtidigt fick landets regioner möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Uppdraget innefattar direktiv och ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen för planperioden 2026–2037.

Ekonomisk ram

Den totala ramen för nationell plan för planperioden 2026–2037 uppgår till 1 171 miljarder kronor. Av dessa medel anges att 607 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, där drygt 60 miljarder kronor är avsatt till länsplanerna.

Regeringen tilldelade Västmanlands län 1 566 miljoner kronor för planperioden 2026–2037, vilket i fasta priser innebär en ökning med drygt 32 procent jämfört med planomgången 2022–2033.

Länsplanernas omfattning

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och ska i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur avse tolv års planering och omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i sådana anläggningar med mera för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.
- Bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.

Länsplanens medel kan nyttjas för investeringar i det regionala vägnätet som omfattar alla statliga riksvägar och länsvägar inom länet förutom de nationella stamvägarna. Nationella stamvägar i länet är E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70. Det regionala vägnätet innefattar även delar av cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar. Utöver statliga vägar finns ett omfattande kommunalt och enskilt vägnät, där investeringar delvis kan finansieras via länsplanen genom statlig medfinansiering. Länsplanens investeringar kan även omfatta samfinansiering av nationella åtgärder, såsom järnvägsinfrastruktur eller stamvägar. Västmanland har ingen flygplats som bedöms kunna få statligt stöd, eftersom tillgängligheten till Arlanda är god och kan nås inom två timmar med kollektivtrafik. Enligt förordningen ska regionerna även upprätta en miljökonsekvensbedömning av förslaget till länsplan.

I regeringens direktiv till regionerna framgår det att länsplaneupprättarna bör utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv. Regeringen framhäver att åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten ska prioriteras och att samhällsekonomisk lönsamhet

ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder. Länsplanen ska utgå från de transportpolitiska målen.

Transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. De åtgärder som prioriteras i länsplanen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till begränsad klimatpåverkan samt till en optimal användning av transportsystemet.

Utöver det övergripande målet har regeringen preciserat ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

- *Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt.
- *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Regionala mål och strategier

Vid framtagandet av länsplanen ska regionen ta hänsyn till ett flertal regionala strategiska styrdokument. De viktigaste beskrivs nedan.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin verkar för visionen om *ett livskraftigt Västmanland*. Visionen ska bidra till att göra Västmanland ännu mer attraktivt att bo och leva i samt besöka. Visionen bygger på tre målområden:

- Ett välmående Västmanland

- Ett tillgängligt Västmanland
- Ett nyskapande Västmanland

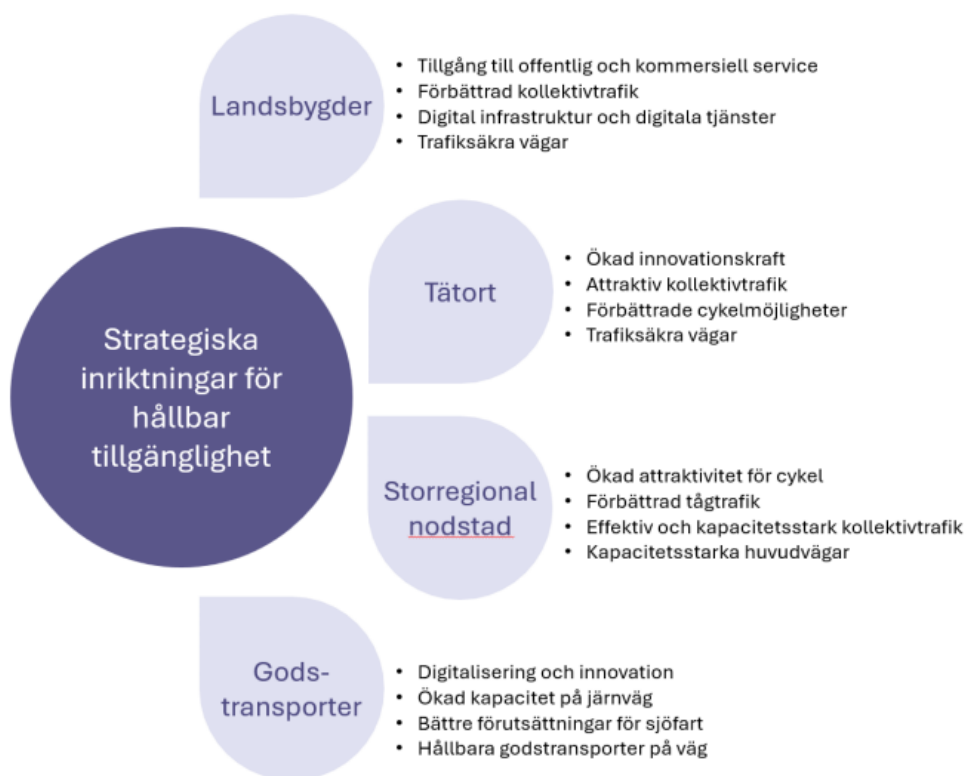
Länsplanen bidrar till samtliga målområden och är ett viktigt verktyg för ett välfungerande transportsystem i Västmanland.

Regional systemanalys för Västmanland

Regional systemanalys för Västmanland tydliggör en riktning för länets utveckling av hållbar tillgänglighet. Systemanalysen tar hänsyn till länets olika förutsättningar och innefattar strategiska inriktningar för geografierna landsbygder, tätort och storregional nodstad.

Genom att peka ut strategiska inriktningar fungerar systemanalysen vägledande vid prioriteringar i kommande planeringsskeden. Den är vägledande både gällande infrastrukturåtgärder i länsplanen och i trafikförsörjningsprogrammet, likväl som satsningar inom andra områden som har bäring på tillgängligheten i länet. Vägval i linje med den regionala systemanalysen bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle som genom att främja aktiva och delade transporter bidrar till förbättrad folkhälsa och minskad klimatpåverkan.

Regionala systemanalysen pekar även ut nationell infrastruktur och policyfrågor som regionen och länets kommuner gemensamt anser har störst vikt för länets utveckling och därmed har högst prioritet.



Figur 1. Strategiska inriktningar för hållbar tillgänglighet, Regional systemanalys 2025.

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och behov för länets kollektivtrafik med riktning mot och bortom år 2030. Ett av målen i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka. Genom medel i länsplanen skapas förutsättningar att nå målen i *Trafikförsörjningsprogrammet*, såsom resecentrum, tillgänglighetsanpassade hållplatser och pendlarparkeringar.

Beredskap

Beredskapsperspektivet behöver vara en grundläggande faktor i planering av transportinfrastruktur. Västmanlands län har ett strategiskt geografiskt läge för militär mobilitet och logistik, både för Sveriges försvar och NATO. Transportinfrastrukturen – vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser – är avgörande för snabb förflyttning av människor och materiel. Region Västmanland behöver vara redo att omfördela medel i länsplanen vid kris- och krigssituationer för att bidra till investeringar som skapar ett robust transportsystem.

Det här är Västmanland

Geografi och demografi

Västmanland är en del av Stockholm-Mälardalenregionen och östra Mellansverige. Det är en central del av Sverige med hög tillväxt och där stora delar av landets BNP skapas. Länets närhet till Stockholm, Eskilstuna, Örebro, Uppsala ger goda möjligheter att nå allt större och mer integrerade bostads-, studie-, och arbetsmarknader vilket ställer därmed krav på ett fungerande transportsystem. Även norrut mot Ludvika och andra orter i Dalarna finns betydelsefulla kopplingar.

I länets tio kommuner bor cirka 280 000 invånare. Ett till ytan litet län, ett av Sveriges minsta, kombinerat med en relativt stor befolkning, innebär att befolkningstätheten är femte högst i riket med ungefär 55 invånare per kvadratkilometer. Samtidigt finns det stora skillnader i befolkningstätheten över länet. Fram till år 2050 väntas majoriteten av kommunerna i länet minska i befolkning. Endast Västerås och Hallstahammar förväntas öka fram till 2050. Totalt förväntas befolkningsökningen i länet bli sex procent fram till år 2050.

Nio av tio Västmanlänningar bor i någon av länets 44 tätorter, vilket i jämförelse med andra län i Östra Mellansverige är en stor andel. Västerås är länets storregionala nodstad och Sveriges sjätte största tätort. Runt 131 000 invånare är bosatta i Västerås tätort, vilket motsvarar nästan hälften av länets befolkning.

Persontransporter

Det sker en betydande arbetspendling både inom länet och till andra län. Arbetspendlingen har ökat under senare år, vilket bland annat kan bero på en ökad rörlighet på arbetsmarknaden, förbättrade transportförbindelser och förändringar på bostadsmarknaden. En annan faktor som påverkar pendlingsmönster är ökad möjlighet att arbeta på distans. Fler kan ta arbete på annan ort, när de inte behöver resa dagligen.

Västerås som är länets största tätort med många arbetstillfällen har en stor inpendling. Inpendlingen sker framför allt från de närliggande kommunerna Hallstahammar, Sala och Surahammar. Ett annat stort pendlingsstråk är mellan Fagersta och Norberg. Cirka 14 procent av länets sysselsatta pendlar till en annan kommun inom länet. För de

kommuner som gränsar till andra län är den länsövergripande kopplingen viktig för att kunna upprätthålla vissa servicefunktioner.

Förutom inomregional pendling finns stora pendlingsstråk till angränsande län som Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län och Örebro län. Cirka 15 procent av den sysselsatta befolkningen pendlar från Västmanlands län till ett annat län för arbete. För att möjliggöra en mer integrerad arbetsmarknad i Stockholm-Mälardalenregionen krävs en utvecklad transportinfrastruktur för att möjliggöra effektivare pendling över länsgränser.

Kollektivtrafiken i Västmanlands län spelar en central roll. I Västmanland ska bekväm och tillförlitlig tågtrafik hantera de större resandevolymer inom och utanför länet. Denna kompletteras med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter. Länets kollektivtrafik består av fem tåglinjer som trafikerar sex banor, åtta regionala busslinjer samt den inomkommunala trafiken i respektive kommun.

Trafikverket tar fram trafikprognoser som beskriver den framtida förväntade transportefterfrågan. Enligt Trafikverkets prognoser för 2045 förväntas persontransportarbetet i riket öka med knappt en procent per år vilket innebär en total ökning på cirka 28 procent för alla trafikslag. Prognoserna för riket pekar mot att personbilen fortsatt står för nästan tre fjärdedelar av det totala persontransportarbetet samtidigt som tågets andel ökar med ett par procent. Trafikverket tar även fram prognoser för persontransportarbete med personbil på länsnivå. Trafikverkets prognoser visar en trolig ökning i Västmanland med cirka 1 procent per år vilket är något lägre jämfört med den tidigare basprognosen för 2040.

Cykelinfrastrukturen är framför allt koncentrerad till länets centralorter och tätorter. Enligt Trafikverket finns det cirka 80 mil cykelväg i Västmanland, varav 9 mil på det statliga vägnätet, 66 mil inom det kommunala vägnätet och 5 mil på det enskilda vägnätet. Länets kommuner uttrycker stora behov av utvecklad cykelinfrastruktur.

Antalet omkomna i vägtrafiken i Västmanland har generellt minskat över tid, samtidigt som det har skett en ökning av svårt skadade de

senaste åren. Det råder en osäkerhet kring det faktiska utfallet för svårt skadade, då rutinerna kring inrapportering har ändrats.

Västerås flygplats erbjuder reguljära utrikesflygningar och fungerar som ett komplement till större flygplatser i Stockholm-Mälardalenregionen. Flygplatsen hanterar även sjukvårdstransporter och är utpekad som beredskapsflygplats. Närheten och tillgängligheten till Arlanda flygplats och dess större utbud av flyg är mycket viktig för länets näringsliv och dess internationella tillgänglighet.

Godstransporter

För att få ett mer effektivt och hållbart godstransportsystem måste förutsättningarna för transporter via järnväg och sjö utvecklas. I Västmanlands län finns det flera logistiktunga verksamheter som hanterar stora volymer gods dagligen. Hamnarna i Västerås och Köping är två exempel på dessa. Hamnarna har i sin betydelse som omlastningspunkter i länet också en central roll i att avlasta väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Utvecklingen av sjöfarten på Mälaren pågår i och med ombyggnationen av Södertälje sluss och planeringen av en ny Hjulstabro. En ny Hjulstabro finns utpekad i nationell plan men är inte fullt finansierad. Att Hjulstabron finansieras i sin helhet i nationell plan och att Södertälje sluss färdigställs är avgörande för att kunna hantera större och därmed effektivare fartyg i hamnarna.

Västmanland har nära kopplingar till några av landets viktiga transportstråk för godstransporter. Genom länet passerar bland annat Godsstråket genom Bergslagen, E18 och E20. Västmanland är till stor del en transitregion för godstransporter. Transit omfattar transporter som enbart passerar genom länet med start- och målpunkt utanför länets gränser. Samtidigt sker det en betydande mängd dagliga godstransporter både inom och till- och från länet. Vägnätet är klassificerat efter vägarnas bärighet. BK4 är den klass som tillåter tyngst fordon. Av det strategiskt viktiga vägnätet för tyngre transporter i Västmanlands län så är 32 procent upplåtet för BK4. Om vägar med särskilda villkor för BK4 inkluderas så är 95 procent av det strategiskt viktiga vägnätet för tyngre transporter upplåtet för BK4.

Trafikverkets prognoser för godstransporter visar på en relativt stor ökning av transportarbetet fram till 2045 för riket i sin helhet.

Transportarbetet för vägtransporter visar en ökning från 51 miljarder tonkilometer¹ år 2019 till drygt 72 miljarder 2045, vilket innebär en ökning med cirka 1,4 procent per år. Prognosen för järnvägen visar på en ökning från 22 miljarder tonkilometer till 29 miljarder tonkilometer. Sjöfartens transportarbete förväntas att minska något till skillnad från de andra trafikslagen, från 32 miljarder tonkilometer till 28 miljarder 2045.

Andelen tunga fordon som är laddningsbara eller drivs av fossilfria drivmedel ökar i länet. Antalet laddningsbara tunga fordon har ökat snabbare än i tidigare prognos men antalet fordon som drivs av biogas är betydligt fler. Bedömningen är att det kommer att krävas ytterligare snabbaddare och tankstationer för vätgas och biogas i länet fram till 2030. Tillkommande behov av ladd- och tankstationer finns längs de godsintensiva stråken där också behovet av rast- och uppställningsplatser finns.

Godstransporter med flyg är generellt volymmässigt liten, men värdemässigt stor och har ett starkt beroende till persontransporter. Ur ett nationellt och storregionalt perspektiv har Arlanda en särställning och är av stor betydelse för näringslivets transporter.

¹ En tonkilometer innebär en förflyttning av ett ton gods en kilometer.

Brister och behov i transportsystemet

I detta kapitel beskrivs länets transportinfrastruktur och dess brister och behov. Detta bygger på de inspel som länets kommuner bidragit med, underlag från Trafikverket samt regionens egna bedömningar och underlag.



Figur 2. Karta som visar Västmanlands viktigaste stråk. Regional systemanalys för Västmanland, 2024.

Järnvägar

Det finns flera viktiga järnvägsstråk som passerar genom länet och bidrar med såväl nationella som regionala nyttor i transportsystemet. Järnvägar är nationell infrastruktur där investeringar i första hand finansieras via den nationella planen, men regionen kan besluta om att samfinansiera nationell infrastruktur.

Mälarbanan

Mälarbanan är en pulsåder för Stockholm-Mälarregionen och det viktigaste järnvägsstråket för Västmanlands län. Banan är 20 mil lång

och går i väst-östlig riktning mellan Örebro och Stockholm. Persontrafiken dominerar på Mäljarbanan som är av stor vikt för arbets- och studiependlingen, men banan är även av betydelse för godstransporter. Mäljarbanan utgör en central del av järnvägsstråket Oslo-Stockholm, som även har en viktig roll sett till militär mobilitet. För ökad kapacitet och minskade restider pågår en utbyggnad till fyrspar mellan Tomteboda och Kallhäll. Utbyggnaden genom Sundbyberg och Solna är dock kraftigt försenad och planeras vara klar först 2042, vilket ger stora negativa konsekvenser för hela Stockholm-Mäljarregionen. Trafikverket planerar att genomföra vissa mindre åtgärder på Mäljarbanan kommande år, såsom spar-, räls och växelbyten, signalåtgärder, utbyte av kontaktledning, nya uppställningsspar vid Västerås Västra samt förlänga och rusta upp plattformar i Arboga. Dessa åtgärder ger dock försumbart bidrag till att lösa rådande kapacitetsbrist. Det är viktigt att säkerställa utbyggnaden av dubbelspar för hela sträckan mellan Västerås och Örebro.

Brister och behov: Mäljarbanan är i stort behov av kapacitetshöjande åtgärder. Mellan Västerås och Örebro finns enkelsparssträckorna Arboga-Hovsta och Kolbäck-Valskog som behöver byggas ut till dubbelspar samt förgreningspunkten i Hovsta som behöver avlastas med en planskildhet. Västerås C är i behov av bangårdsombyggnad och ny bro över spar i samband med byggnationen av nya resecentrum. Detta för att minska förseningar och hantera ökade trafikflöden. Mellan Västerås och Stockholm finns behov av ökad kapacitet och minskade restider för att nyttja den potential som finns för ökad tågtrafik. För järnvägsstråket Oslo-Stockholm är det nödvändigt att minska restiden för att tåget ska vara konkurrenskraftigt mot flyget. Det innebär att ökad kapacitet på Mäljarbanan är centralt. Det är även viktigt att skapa bättre tillgänglighet till Finnsletten.

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln är en järnväg på 11 mil mellan Ludvika och Västerås som ansluter till Mäljarbanan i Kolbäck. För att höja hastigheten, kapaciteten och tillförlitligheten på Bergslagspendeln har Region Västmanland avsatt medel för att samfinansiera åtgärder på delen genom Västmanland, mellan Västerås och Fagersta. Järnvägen är viktig

för att stödja både arbets- och studiependling samt godstransporter i Västmanland och omkringliggande län.

Brister och behov: Trafikverket behöver prioritera ett genomförande av hastighetshöjande åtgärder för att möjliggöra effektivare trafikering. Det finns även behov av ytterligare åtgärder för förbättrade restider såsom mötesspår i Brattheden-Ramnäs och norr om Kolbäck. Brist av trädsäkring längs banan orsakar stora kostnader och är ett akut behov. Det finns även brister på både Fagersta C och Fagersta N gällande plattformar och ställverk.

Sala-Oxelösund (UVEN)

Järnvägen mellan Sala och Oxelösund är en viktig länk för både person- och godstrafik. Stora delar av UVEN:s sträckning går via denna nordsydliga bana. I Västmanland finns stationer i Kolbäck, Västerås, Ransta och Sala. Även stationen i Kvicksund, som geografiskt ligger i Sörmland, har betydelse för Västmanland. Trimningsåtgärder planeras mellan Kolbäck och Rekarne.

Brister och behov: Mellan Sala och Västerås finns behov av standardhöjning som ger kortare restid, ökad kapacitet och minskad störningskänslighet. Kvicksundsbron är i behov av åtgärder för att eliminera hastighetsnedsättningar. I Ransta är samtidig infart högt prioriterad tillsammans med ny plattform och plankorsningen vid Kumla kyrkby behöver förbättras.

Dalabanan

Dalabanan är en järnväg mellan Mora och Uppsala och trafikeras även av tåg som fortsätter via Ostkustbanan till Stockholm. Dalabanan passerar genom Västmanland med station i Sala och trafikeras även av de direkttåg som går mellan Västerås och Uppsala. Dalabanan är viktig för att knyta ihop studie- och arbetsmarknaderna i Västmanland och Uppsala och för resandet till Dalarna. Planering av åtgärder pågår för att genomföra kurvrättningar, åtgärder i signalsystemet och byte av spår och kontaktledningar.

Brister och behov: För förbättrad kapacitet, tillförlitlighet och kortade restider finns behov av ytterligare åtgärder för att kunna höja hastigheten och förbättra restidskvoten. Det finns också behov av att

åtgärda plankorsningar och tillgänglighetsanpassa stationer längs stråket. Det finns också behov av nya mötesspår på sträckan Sala-Uppsala, inkluderat att bygga bort plankorsningarna i Sala centralort.

Svealandsbanan

Svealandsbanan är en järnväg mellan Södertälje och Valskog och vidare mot Örebro. Längs banan i Västmanland finns stationer i Arboga och Kungsör. Banan är viktig för att knyta ihop arbetsmarknaderna i länets västra delar. Svealandsbanan trafikeras av både UVEN och tåg mellan Örebro och Stockholm/Uppsala.

Brister och behov: För ökad kapacitet på Svealandsbanan finns behov av trimningsåtgärder mellan Arboga och Kungsör samt dubbelspår mellan Folkesta och Rekarne.

Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen används framför allt för godstransporter och sträcker sig mellan Storvik och Mjölby. Den passerar områden med viktiga industrier och utgör ett huvudstråk för godstrafiken till och från Norrland. Tåg i Bergslagen trafikerar sträckan med persontrafik, med uppehåll i Skinnskatteberg, Fagersta och Karbenning.

Brister och behov: Kapacitetsbrister genom Bergslagen som behöver åtgärdas för att förbättra transportflödet. I Skinnskatteberg finns en plankorsning med halvbommar som pekas ut som bristande trafiksäkerhet. Genomförd åtgärdsvalsstudie rekommenderar fortsatt utredning för möjliga åtgärder.

Sjöfart

I Västmanland finns det godsstråk både på sjö och land. Sjöfarten och specifikt Mälarfärleden skapar goda förutsättningar för godstransporter.

Mälarfärleden

Mälarfärleden spelar en viktig roll i transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen. Den fungerar som en central vattenväg för godstransporter och har kapacitet att hantera en stor mängd gods. Om en större andel gods transporteras sjövägen till Mälardalen minskar

belastningen på landinfrastrukturen, färre nyinvesteringar. En viktig effekt är även att de klimatpåverkande utsläppen blir lägre.

Brister och behov: Det är av största vikt att en ny Hjulstabro som kan hantera större fartyg (Mälarmax) byggs snarast för att nyttja mälarsjöfartens potential. På sikt finns också vissa utmaningar med målkonflikter mellan tåg och sjöfart vid Kvicksundsbron. Isbrytning och lots- och farledsavgifter i Mälaren utgör också en utmaning.

Stamvägnätet

Fyra nationella stamvägar passerar genom länet och har en central funktion i transportsystemet. För dessa ansvarar Trafikverket.

E18

E18 går mellan Årjäng och Kapellskär, via Örebro, Västerås och Stockholm. Vägen har en avgörande roll för både personresor och godstransporter i Stockholm-Mälarenregionen. I och med färdigställandet av sträckan Köping-Västjädra har samtliga sträckor genom Västmanland motorvägsstandard.

Brister och behov: Stora trafikflöden orsakar störningar i trafiken och ger framkomlighetsproblem genom Västerås under högtrafikerade tider på dygnet. Även brister för oskyddade trafikanter vid av- och påfarter i Västerås har identifierats. Åtgärder behövs för att öka kapacitet och trafiksäkerhet.

E20

E20 är en viktig länk för gods- och persontransporter mellan Göteborg och Stockholm, men även för regional och storregional trafik. Mellan Örebro och Arboga (Gräsnäs) delar E20 sträckning med E18.

Brister och behov: Det finns trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister på E20 mellan Arboga och Eskilstuna, vilket inkluderar behovet av utbyggnad till motorvägsstandard och åtgärder för brister i korsningspunkter.

Riksväg 70

Riksväg 70 förbinder Dalarna med Stockholm-Mälarenregionen via Sala till Enköping. Trafikverket arbetar med en ny gång- och cykelväg mellan

Kumla kyrkby och Sala för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Den planeras att vara klar hösten 2027.

Brister och behov: På delar av sträckan Simtuna-Kumla-Sala är både plan- och profilstandard låg med exempelvis smala vägbredder och dålig sikt. Behov finns av trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder i form av mötesfrihet och planskildheter med järnvägen.

Riksväg 56

Riksväg 56, även känd som "Räta linjen", går från Norrköping till Gävle. I Västmanland passerar vägen Kungsör, Kvicksund, Västerås och Sala. Mellan Sala och Heby planeras ombyggnation till en mötesseparerad väg för ökad trafiksäkerhet. I samband med det projektet samfinansierar Region Västmanland en gång-och cykelväg. Mellan Kvicksund och Västjädra planeras en korsningsåtgärd för Dingtunakorset där byggstart planeras till 2027.

Brister och behov: Sträckan Alberga-Kungsör har trafiksäkerhets- och kapacitetsbrister. Vid bron i Kvicksund uppkommer framkomlighetsproblem. Trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister finns på flera delsträckor, bland annat vid korsningen väg 56 och väg 553.

Regionala vägar

Trafikverket har tagit fram rapporten *Bristbeskrivningar regionalt vägnät* som innefattar det funktionellt prioriterade vägnätet och inkluderar elva vägar i länet som är viktiga för regional tillgänglighet. I det arbetet bedöms vägarnas tillstånd utifrån ett antal indikatorer och visar därmed var de största bristerna finns. Åtgärder på de regionala vägarna finansieras av länsplanen.

Riksväg 66

Riksväg 66 sträcker sig mellan Västerås och Sälen. Det pågår planeringsarbete för att bygga om sträckan mellan Smedjebacken och Oti (Fagersta) för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet. Även för sträckan Fagersta-Oti pågår planering för ökad trafiksäkerhet.

I korsningarna riksväg 66/Västeråsleden och i riksväg 66/väg 668 pågår planering för att öka trafiksäkerheten. I Västerås pågår även planering av åtgärder för att åtgärda trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister mellan Bäckbymotet och Norrleden.

Brister och behov: Det finns fortsatt brister kopplat till trafiksäkerhet både på delsträckor och i korsningar. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs med riksväg 66.

Riksväg 68

Riksväg 68 passerar genom Fagersta tätort och vidare till Lindesberg i väst och Avesta i öst. Åtgärder planeras för att förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten för både motortrafik och oskyddade trafikanter i Fagersta tätort. Det kommer kvarstå brister i korsningspunkter för både motortrafik och oskyddade trafikanter då åtgärderna sker i etapper.

Brister och behov: Genomfart Fagersta har identifierats med brister både vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Brister finns både på delsträckor, i korsningspunkter samt för oskyddade trafikanter.

Länsväg 69

Väg 69 knyter ihop södra Dalarna med de norra delarna av Västmanlands län genom Fagersta, Norberg och vidare till Hedemora och Falun upp till Rättvik.

Brister och behov: Trafiksäkerhetsbrister på delsträckor och i korsningspunkter genom Norberg och Kärrgruvan, samt för oskyddade trafikanter.

Länsväg 233

Väg 233 knyter ihop Skinnskatteberg med riksväg 66 och vidare i Västmanlands län. Korsningsåtgärder i korsningen väg 233/250 "Gunnilbokorset" planeras att åtgärdas i början av planperioden.

Brister och behov: Även efter planerade åtgärder kommer det att kvarstå trafiksäkerhetsbrister på väg 233. Det finns även brister för oskyddade trafikanter.

Länsväg 250

Väg 250 sträcker sig från Kungsör till Fagersta. Det planeras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i korsningen med väg 233, vilket innebär två förskjutna trevägskorsningar. Det planeras även en utredning av trafikplats Strö i Köping för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet.

Brister och behov: Trafiksäkerhetsbrister mellan Kungsör och Köping är identifierade sedan länge. Det gäller även för oskyddade trafikanter. Inför nästa planrevidering anser Trafikverket att regionen återigen bör överväga mötteseparering på sträckan Köping-Kungsör.

Länsväg 252

Väg 252 passerar genom Strömsholm, Kolbäck och Hallstahammar och ansluter till riksväg 56 i söder och riksväg 66 i norr.

Brister och behov: Det finns trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister på sträckan E18-Hallstahammar samt trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter.

Övriga länsvägar

Brister och behov finns även på länets övriga statliga vägnät. Till största del handlar det om behov av mindre åtgärder som ökar trafiksäkerheten, både för motortrafik och för oskyddade trafikanter.

Cykelinfrastruktur

Kommunerna i länet har spelat in ett stort antal behov av regionala cykelvägar längs statligt vägnät. Att bygga ut det regionala cykelvägnätet med kortare länkar för att binda samman målpunkter är prioriterat för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förutom cykelvägar finns det många passager som bedöms ha låg trafiksäkerhet som är viktiga att hantera.

Luftfart

Västerås flygplats är utpekad som ett riksintresse för luftfart, detta främst utifrån dess närhet till Arlanda. Flygplatsens kapacitet, med en lång bana på 2 500 meter och en civil terminal gör det möjligt att fungera som alternativflygplats för Arlanda och andra. Flygplatsen

trafikeras av reguljära utrikesflygningar, hanterar sjukvårdstransporter samt bidrar vid behov med inflygningshjälp för helikoptertransporter till Västerås sjukhus och är ett viktigt komplement till andra flygplatser i Stockholm-Mälardalen. Vid flygplatsen finns också en omfattande utbildningsverksamhet som står för en stor andel av flygplatsens trafikering.

Västerås flygplats är även utpekad som beredskapsflygplats. Idag tas beslut om beredskapsflygplatser ett år i taget. Det finns ett behov av en mer långsiktig plan för utpekande av beredskapsflygplatser över en flerårsperiod.

Genomförande

För att effektivt utveckla transportinfrastrukturen i Västmanland är samverkan och dialog högst avgörande. Tillsammans behöver länets aktörer bidra med kunskap och kompetens. Arbetet med genomförandet av länsplanens åtgärder sker i ordnade processer.

Region Västmanland ansvarar för upprättandet av länsplan med tillhörande åtgärdsplan och Trafikverket ansvarar för att planera och genomföra åtgärderna.

Från brist till åtgärd

Brister och behov i länets transportinfrastruktur som identifieras av länets kommuner, Region Västmanland, Trafikverket eller andra aktörer sammanställs av regionen i samlad form inför en ny planperiod. Nya brister identifieras även löpande under planperioden. För att en brist eller behov ska bli en åtgärd behöver de utredas. Vilka brister som ska prioriteras för vidare utredning sker i dialog med berörda parter. Att genomföra utredningar är en förutsättning för att skapa väl genomarbetade åtgärdsförslag som är planeringsmogna och bidrar till hög genomförbarhet av länsplanen.

Åtgärdsvalsstudier och andra utredningar

Huvudprincipen att en prioriterad brist ska utredas utifrån fyrstegsprincipen. Ofta genomförs detta genom en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där berörda aktörer och intressenter förutsättningslöst analyserar en brist i transportsystemet. Lösningar identifieras inom fyrstegsprincipens alla fyra steg och utgör grunden för beslut av åtgärder. Ansvar för genomförande och finansiering av rekommenderade åtgärder kan åligga flera aktörer. Utöver åtgärdsvalsstudier kan även andra utredningar såsom funktionsutredningar vara aktuella. En funktionsutredning för väg eller järnväg görs normalt om förbättringar ska ske inom befintlig anläggning.

Fyrstegsprincipen

Den långsiktiga infrastrukturplaneringen ska ha ett trafikslagsövergripande angreppssätt och fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Med hjälp av fyrstegsprincipen kan valet av trafikslag och åtgärder påverkas redan på idéstadiet. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov och på så sätt bidra till samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. De åtgärdsförslag som föreslås i en utredning kan vara allt från steg 1- till steg 4-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

1. Tänk om - Handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt
2. Optimera – Innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen
3. Bygg om – Innebär begränsade ombyggnationer
4. Bygg nytt – Genomförs om bristen inte kan lösas genom något av de tidigare tre stegen. Innebär större ny- eller ombyggnationer

Planläggningsprocess

Om fysiska åtgärder ska genomföras kan en väg- eller järnvägsplan behöva tas fram, vilket hanteras i en lagstadgad planläggningsprocess. I planläggningsprocessen utreds *var* och *hur* vägen eller järnvägen ska byggas. När väg- eller järnvägsplanen vunnit laga kraft tas bygghandling fram och projektet övergår till ett byggskede. Mindre åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är okomplicerade och inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen kan utföras utan formell fysisk planläggning.

Uppföljning

Trafikverket redovisar årligen länsplanens upparbetning. Region Västmanland har även regelbundna avstämningar med Trafikverket för att löpande ta del av framdriften av länsplanen och för initiera nya utredningar för att lösa de brister och behov som finns i transportsystemet.

Finansiering av åtgärder

Finansiering av investeringar sker genom framför allt länsplan och nationell plan. I respektive plan finns det olika typer av finansieringar. Dessa beskrivs nedan.

Nationell plan

Utöver de medel som finns tillgängliga via länsplanen investeras det i länets infrastruktur via den nationella planen. Det gäller stamvägarna (E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70), järnvägsnätet och sjöfartsåtgärder. Den nationella planen omfattar både namngivna objekt som har en totalkostnad över 150 miljoner kronor och trimningsåtgärder, som har en totalkostnad under 150 miljoner kronor. Trimningsåtgärder finns inte specifikt utpekade i nationell plan, utan hanteras av respektive Trafikverksregion. Västmanland tillhör Trafikverket Mellersta Regionen.

Samfinansiering nationell plan

Genom samfinansiering kan Region Västmanland via länsplanen delvis eller helt finansiera en åtgärd som ligger inom ansvaret för nationell plan. Detta kan göras om åtgärden bedöms ha betydande regional nytta, men inte är prioriterad av staten i den nationella planen.

Länsplan

Alla vägar där staten är väghållare och som inte ingår i det nationella stamvägnätet omfattas av länsplanen. Region Västmanland ansvarar för att upprätta planen och Trafikverket ansvarar för att genomföra åtgärderna. Länsplanen kan innehålla både namngivna objekt och trimningsåtgärder. Namngivna åtgärder har en totalkostnad över 75 miljoner kronor, trimningsåtgärder understiger 75 miljoner kronor.

Medfinansiering

Medfinansiering innebär att en investering utöver länsplanemedel finansieras med medel från andra aktörer, vanligtvis kommuner. Detta innefattar exempelvis regionala cykelvägar där kommunal medfinansiering är en förutsättning för att åtgärden ska genomföras. Finansieringsprincipen för regionala cykelvägar är att länsplanen finansierar 50 procent och att berörd kommun medfinansierar med

kommunala medel resterande 50 procent. Medfinansiering kan även vara aktuellt vid andra typer av åtgärder på det regionala vägnätet. Graden av medfinansiering bedöms i sådana fall vid varje åtgärd och beror på bedömda nyttor.

Statlig medfinansiering

Kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra organ har möjlighet att söka statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på kommunala gator och vägar. Medfinansiering kan ske med upp till 50 procent av den totala kostnaden för åtgärden. Vanliga åtgärder att söka statlig medfinansiering för är gång- och cykelvägar på det kommunala vägnätet, belysningsåtgärder, hållplatser samt korsningspunkter. Statlig medfinansiering regleras i förordning (2009:237). Ansökan hanteras av Trafikverket. Vilka åtgärder som ska beviljas medel prioriteras av Region Västmanland och Trafikverket.

Samfinansiering länsplan

Vid länsöverskridande åtgärder eller för åtgärder med länsöverskridande nyttor kan en region även samfinansiera åtgärder i en annan regions länsplan. Detta leder ofta till att samordningsvinster uppnås.

Åtgärdsplan

Planramen för länsplanen i Västmanlands län för planperioden 2026–2037 uppgår till 1 566 miljoner kronor. Prioritering och fördelning av medel utgår från liggande planering av åtgärder, regeringens direktiv, transportpolitiska mål, identifierade brister samt vägledande strategier för utveckling av tillgänglighet i Västmanlands län.

Planramen har fördelats på följande åtgärdsområden:

- Trafiksäkerhet
- Kollektivtrafik
- Cykel
- Statlig medfinansiering
- Enskilda vägar
- Utredningar
- Planeringsutrymme

Åtgärdsplanen redovisas i tre tidsintervaller. Länsplanens tre första år omfattar framför allt planeringsmogna åtgärder som är aktuella för byggskede under tidsintervallet. Under år 4–6 i åtgärdsplanen finns åtgärder som ingår i pågående planeringsprocesser samtidigt som det finns utrymme för tillkommande trimningsåtgärder. Planens sista sex år ska hantera både trimningsåtgärder och framtida namngivna åtgärder som har utretts under planperioden.

Åtgärdsplanen innehåller relativt stora andelar medel för trimningsåtgärder inom åtgärdsområdena *Trafiksäkerhet*, *Kollektivtrafik* och *Cykel*. Detta skapar en flexibilitet i planen som ger goda möjligheter att åtgärda många av transportsystemets identifierade brister och behov.

Åtgärdsplanen omfattar även statlig medfinansiering, det vill säga medel till åtgärder på det kommunala vägnätet. *Enskilda vägar* och *Utredningar* är andra åtgärdsområden tillsammans med ett *Planeringsutrymme*.

Åtgärdsområde	2026–2028 (år 1–3)	2029–2031 (år 4–6)	2032–2037 (år 7–12)	Totalt	Andel av planram
Trafiksäkerhet					
Oti-Fagersta riksväg 66/68	20	70		90	
Oti-länsgräns riksväg 66 (samfinansiering)	36			36	
Trimningsåtgärder (bundna)	105	50		155	
Trimningsåtgärder (obundna)	10	75	120	205	
Totalt				486	31%
Kollektivtrafik					
Effektivare trafikering på Bergslagspendeln	55	80		135	
Västerås Västra (samfinansiering)	15			15	
Trimningsåtgärder (bundna)	4			4	
Trimningsåtgärder (obundna)	15	50	110	175	
Totalt				329	21%
Cykel					
GC-väg Anundshög-Tortuna väg 692*	8	53		61	
GC-väg Sala-Heby riksväg 56 (samfinansiering)	56			56	
Trimningsåtgärder (bundna)	34			34	
Trimningsåtgärder (obundna)	10	60	90	160	
Totalt				311	20%
Statlig medfinansiering					
Resecentrum	50	10		60	
Medfinansiering kommunalt vägnät	75	75	110	260	
Totalt				320	20%
Enskilda vägar	7,5	7,5	15	30	2%
Utredningar	7,5	7,5	15	30	2%
Planeringsutrymme	10	10	40	60	4%
Totalt	518	548	500	1 566	100%

Figur 3. Åtgärdsplan för 2026–2037 där summorna är angivna miljoner kronor (mnkr)

*Åtgärd under omprövning.

Trafiksäkerhet

Länsplanen avsätter 486 miljoner kronor för trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet.

Riksväg 66/68 Oti-Fagersta

Åtgärden syftar till att öka trafiksäkerheten genom att mötteseparera den enda kvarvarande sträckan på riksväg 66 genom Västmanland som inte är ombyggd. Objektet omfattar även korsningsåtgärder, GCM-passager (gång-, cykel- och moped) och att se över enskilda anslutningar. Trafikverket arbetar med att ta fram en vägplan för sträckan.

I länsplanen finns 90 miljoner kronor avsatt för denna åtgärd.

Riksväg 66 Oti-länsgräns

Region Dalarna och Region Västmanland satsar länsplanemedel för att höja trafiksäkerheten på riksväg 66. Mellan Smedjebacken i Dalarnas län fram till Oti i Västmanlands län kommer det att byggas mötteseparerad väg. Korsningen i Oti planeras att byggas om till en cirkulationsplats.

I länsplanen finns 36 miljoner kronor avsatt för att samfinansiera åtgärden som genomförs via Region Dalarnas länsplan.

Trimningsåtgärder trafiksäkerhet

Kommunala inspel och Trafikverkets utredningar visar sammantaget på ett stort antal identifierade brister och behov på länets vägar gällande trafiksäkerheten. Med trimningsåtgärder kan många av dessa behov lösas. Inom åtgärdsområdet *Trafiksäkerhet* kan dessa exempelvis innefatta sidoområdesåtgärder, korsningsåtgärder, standardhöjning eller kurvrätningar. Regionen kommer i början av planperioden att göra utredningar som identifierar åtgärder med god effekt på transportsystemet.

För trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Trafiksäkerhet* finns 360 miljoner kronor avsatt i länsplanen.

Nedan anges ett urval av pågående åtgärder:

- **Korsningsåtgärd riksväg 66/Västeråsleden:** Byggnation av cirkulationsplats för ökad trafiksäkerhet. Cirkulationsplatsen är

även en förutsättning för kommunal exploatering. Åtgärden medfinansieras av Surahammars kommun.

- **Korsningsåtgärd väg 250/233 (Gunnilbokorset):** Korsningen byggs om till en förskjuten trevägskorsning för att öka trafiksäkerheten i en olycksdrabbad korsning.
- **Trafiksäkerhetsåtgärder riksväg 66 Bäckbymotet-Norrleden:** Denna del av riksväg 66 är högt trafikerad. Åtgärden kommer att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan, vilket har positiva effekter för både det långväga och det lokala resandet.
- **Breddning av väg 661 i Skinnskatteberg:** Åtgärden är identifierad i genomförd ÅVS för Skinnskatteberg. Vägen kommer att breddas för att öka trafiksäkerheten.

Kollektivtrafik

Länsplanen avsätter 329 miljoner kronor för att investera i kollektivtrafiken i länet. Åtgärder inom kollektivtrafik kan även samfinansiera nationella åtgärder på järnväg. Medel avsätts också till trimningsåtgärder för att bidra till ökad tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivare resandemiljöer.

Effektivare trafikering på Bergslagspendeln

Det är viktigt att regionerna längs Bergslagspendeln tillsammans arbetar för att förbättra förutsättningarna för personresor och godstransporter på Bergslagspendeln. Region Västmanland skapar bättre förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och kortade restider på Bergslagspendeln som sträcker sig mellan Västerås och Ludvika. Då banan hittills inte prioriterats inom nationell plan har Region Västmanland valt att i stället avsätta medel i länsplanen för hastighetshöjande åtgärder. Dessa åtgärder ger förutsättningar för utökad trafikering med mål om robust halvtimmestrafik. I förlängningen är målsättningen också att nå en restid på 50 minuter mellan Västerås och Fagersta. Efter genomförda åtgärder kommer det att finnas kvarstående brister som behöver utredas vidare. Det är viktigt att regionerna längs Bergslagspendeln tillsammans arbetar för att förbättra förutsättningarna för personresor och godstransporter på Bergslagspendeln och att även övriga regioner längs stråket prioriterar Bergslagspendeln.

Åtgärden är indelad i två etapper. Etapp 1 innebär stängning av ett antal plankorsningar och etapp 2 innebär andra hastighetshöjande åtgärder såsom rälsförhöjning och justering av baliser.

För *Effektivare trafikering på Bergslagspendeln* samfinansierar länsplanen den nationella planen med 135 miljoner kronor vilket motsvarar den totala kostnaden för åtgärderna.

Västerås Västra

Med prognoser som visar på en trafikökning på järnvägen kommer ökade krav på kapacitet för uppställning av tåg. Dagens uppställningsmöjligheter vid Västerås C är inte anpassade för de tjänster som behöver utföras på tågen. Detta samtidigt som ytan för uppställningen behövs för kommande ombyggnation av spårområdet. Tillsammans med Trafikverket och Västerås stad har Region Västmanland tecknat en avsiktsförklaring om samverkan och finansiering för att möjliggöra en flytt av uppställningsspår från Västerås C till Västerås Västra.

För åtgärder på Västerås Västra finns 15 miljoner avsatt i länsplanen.

Trimningsåtgärder kollektivtrafik

Trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Kollektivtrafik* ger möjlighet att genomföra åtgärder längs statligt vägnät såsom tillgänglighetsanpassning av hållplatser, anläggande av pendelparkeringar och andra åtgärder som skapar bättre förutsättningar för att öka resandet med kollektivtrafik.

Trafikförsörjningsprogrammet och dess underlag ligger till grund för att identifiera behov och brister. Även kommunernas inspel är ett viktigt underlag.

Identifierat behov för vidare utredning:

- **Kolsva-Köping, Köping-Kungsör väg 250.** En översyn och tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Sträckan trafikeras inte av tåg och buss är i många fall det enda alternativet för kollektivt resande.
- **Behov av tillgänglighetsanpassning av hållplatslägen.** Kollektivtrafikförvaltningen har identifierat hållplatslägen som

har behov av att tillgänglighetsanpassas. Behov av hållplatsåtgärder på statligt vägnät finns i ett flertal kommuner.

I länsplanen finns medel avsatt för kollektivtrafikåtgärder i slutet av planperioden. Syftet med att lägga medel sent i planperioden är möjliggöra fortsätta satsningar på Bergslagspendeln.

För trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Kollektivtrafik* finns 179 miljoner kronor avsatt i länsplanen.

Cykel

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och förbättra förutsättningarna för ett ökat cyklande är utbyggnad av cykelinfrastruktur en viktig strategi för länet. Den regionala systemanalysen pekar ut strategiska inriktningar för att förbättra cykelmöjligheterna i samtliga geografier. Cykelåtgärder är tillsammans med kollektivtrafikåtgärder ett viktigt verktyg för hela-resan-perspektivet. Cykelåtgärder bidrar både till ökad trafiksäkerhet, ett transporteffektivt samhälle och ökad folkhälsa.

Länsplanen avsätter 311 miljoner för att investera i cykelåtgärder.

Cykelväg Västerås-Tortuna

Idag finns cykelväg mellan Västerås och Anundshög men mellan Anundshög och Tortuna sker cykling i blandtrafik. Vägen har en smal vägren som skapar en otrygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter. För att öka trafiksäkerheten pågår planering av en 7 kilometer lång cykelväg. Då cykelvägen passerar ett vattendrag och en järnväg ingår två broar i denna åtgärd. I samband med åtgärden kommer hållplatserna att tillgänglighetsanpassas. Då cykelvägen passerar ett vattendrag och en järnväg ingår två broar i denna åtgärd. Åtgärden medfinansieras av Västerås stad med cirka 30 miljoner kronor.

Totalkostnad för åtgärden är 90 miljoner kronor, varav 61 miljoner kronor är avsatt i länsplanen.

OBS! Åtgärden är under omprövning då ny kostnadskalkyl visar på en totalkostnad om 90 miljoner kronor vilket är högre jämfört med avsatta medel i länsplan 2022–2033. Dialog pågår om fortsatt hantering.

Cykelväg Sala-Heby riksväg 56

I den nationella planen för transportinfrastruktur finns riksväg 56 Sala-Heby med som ett namngivet objekt. Vägen kommer att byggas om till mötesseparerad väg. För att oskyddade trafikanter ska kunna röra sig längs vägen och på ett trafiksäkert sätt kunna ta sig till och från hållplatser så har Region Västmanland, Sala kommun och Region Uppsala beslutat att samfinansiera en cykelväg längs riksväg 56 mellan Sala och Heby.

Via länsplanen samfinansierar Region Västmanland 56 miljoner kronor för åtgärden.

Trimningsåtgärder cykel

Trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Cykel* fokuserar på att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom cykelvägar och säkra GCM- passager. Trafikverkets utredningar och kommunernas inspel visar på stora behov av att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Region Västmanlands mål med trimningsåtgärderna är att bygga cykelinfrastruktur där potentialen för ökat cyklande är hög.

Av identifierade behov inom cykel är majoriteten sträckor under fem kilometer, vilket gör att dessa kan åtgärdas inom ramen för trimningsåtgärder.

För trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Cykel* finns 194 miljoner avsatt i länsplanen.

För flera åtgärder pågår planering och nedan redovisas ett urval:

- **GCM-paket Skinnskatteberg:** Åtgärden syftar till att förbättra passager och öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i Skinnskatteberg.
- **Skinnskatteberg GC-väg.** Utifrån genomförd åtgärdsvalsstudie för Skinnskatteberg identifierades saknande länkar mellan plankorsningar och befintlig cykelväg. De saknade länkarna är cirka 500 meter.
- **Cykelväg Kumlavägen-Kumla Kyrkby väg 723:** Trafikverket arbetar med planering av en cykelväg mellan Sala och Kumla kyrkby längs riksväg 70 som finansieras via nationell plan. För att knyta ihop den cykelvägen med samhället Kumla Kyrkby

pågår planering för en kompletterande sträcka. Sträckan är cirka en kilometer.

Statlig medfinansiering

Länsplanen har möjlighet att avsätta medel till medfinansiering för åtgärder på det kommunala vägnätet. Via statlig medfinansiering kan kommunerna ansöka om medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Statlig medfinansiering kan beviljas med högst 50 procent av åtgärdens totala kostnad. Ansökningsprocessen för statlig medfinansiering genomförs årligen. Trafikverket ansvarar för processen och prioritering av åtgärder görs av Region Västmanland. Totalt finns det 320 miljoner avsatt till statlig medfinansiering.

En särskild pott är avsatt för statlig medfinansiering av resecentrum, vilket avser busstorget vid Västerås resecentrum samt resecentrum i Hallstahammar. Totalt 60 miljoner kronor finns avsatt i länsplanen.

Statlig medfinansiering är ett uppskattat åtgärdsområde av länets kommuner och bidrar till nytta i den kommunala infrastrukturen. Kommunernas arbete medför att regionen får ett bra utfall av de statliga medel som tilldelas länsplanen. I länsplanen finns 260 miljoner kronor avsatt för nya ansökningar av statlig medfinansiering på det kommunala vägnätet.

Enskilda vägar

Majoriteten av Sveriges vägnät är enskilt. För enskilda vägar ansvarar de som nyttjar vägen, ofta en organisation eller samfällighetsförening. Länsplanen har möjlighet att avsätta medel för ett investeringsbidrag till enskilda vägar. Bidraget kan beviljas till investeringsåtgärder såsom nybyggnation eller ombyggnation av enskilda vägar. Det är Trafikverket som ansvarar för uppsatta kriterier, bedömning av ansökningar och utbetalning av medel. Prioritering av åtgärder sker i dialog mellan Trafikverket och Region Västmanland.

För planperioden avsätts 2,5 miljoner kronor årligen till investeringar i det enskilda vägnätet, vilket totalt blir 30 miljoner kronor.

Utredningar

Det samlade underlaget till länsplanen visar att det finns ett stort antal brister och behov i länet. Det gäller både på regional och på nationell infrastruktur. Dessa behöver konkretiseras och utredas.

Utredningar kan omfatta både åtgärdsvalsstudier och utredningar såsom funktionsutredningar eller fördjupade utredningar. Region Västmanland ansvarar för att tillsammans med Trafikverket prioritera vilka utredningar som ska utföras och kan även vid behov avsätta medel att utreda brister på nationell infrastruktur. Region Västmanland ser ett behov av att använda länsplanemedel för att genomföra utredningar i egen regi för att påskynda processen med att skapa planeringsmogna åtgärder.

För utredningar avsätts 30 miljoner kronor.

Nedan listas ett urval av utredningar som planeras eller finns behov av:

- Utredning av GCM-passager i Västmanlands län
- Utredning av regionala cykelvägar
- Utredning av korsningar i Västmanlands län
- Utredning av Trafikplats strö väg 250/E18 i Köping

Planeringsutrymme

Planeringsutrymmet innefattar medel avsatta för att användas vid förändringar i planeringen för att skapa en flexibilitet i länsplanen.

Utrymmet kan bland annat användas som buffert för att täcka kostnadsfördyringar i pågående projekt, till nya åtgärder som inte ryms inom åtgärdsområdet eller till nya samfinansieringsåtgärder som har identifierats under planperioden.

I länsplanen avsätts 60 miljoner kronor för ett planeringsutrymme.

Länsplanens effekter på de transportpolitiska målen

Länsplanen bedöms bidra till att uppfylla uppsatta mål både på nationell och regional nivå. Åtgärderna i länsplanen ger störst effekt på lång sikt och därför är det också viktigt att regionen står fast vid en inriktning som går mot en långsiktig utveckling av transportsystemet. Genom de investeringar som har beskrivits i åtgärdsplanen kommer länet bidra till att nå de transportpolitiska målen, både hänsynsmålet och funktionsmålet.

Länsplanens bidrag till hänsynsmålet handlar om att tillgängligheten för länets invånare ökar. Detta genom att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken som möjliggör en ökad tillförlitlighet och trafiksäkrare hållplatslägen. Ett hela-resan-perspektiv tas i beaktning där det måste vara enkelt att nyttja flera olika färdmedel under resan. Satsningar på framkomliga och trafiksäkra vägar i länet möjliggör ett effektivt resande. Investeringar på bland annat riksväg 66 bidrar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för invånare och gods.

Länsplanen ger även effekt på funktionsmålet. Åtgärder bidrar till ett mer trafiksäkert transportsystem genom att mötteseparera vägar, såsom riksväg 66. Åtgärdsplanen omfattar även åtgärder som ökar trafiksäkerheten i korsningar och säkrar passager för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar genom satsning på cykelinfrastruktur. Genom att medel avsätts för utvecklad cykelinfrastruktur bidrar också länsplanen till minskade koldioxidutsläpp och ökad hälsa. Med dessa åtgärder bidrar också länsplanen till att uppnå det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen nås.

Miljöbedömningen i korthet

Beskrivningen nedan är en kort sammanfattning av miljöbedömningen, som går att läsa i sin helhet i bilaga 1.

Miljöbedömningen är ett lagstadgat krav och syftar till att säkerställa att planen beaktar miljöeffekter på ett systematiskt och transparent sätt för att främja hållbar utveckling. Miljöbedömningen fokuserar på fyra strategiskt valda områden: Klimatpåverkan, Landskap, Hälsa och livskvalitet samt Hushållning med naturresurser.

Planförslaget bedöms bidra till små till måttliga positiva konsekvenser för klimatpåverkan. Åtgärder för cykel och kollektivtrafik har särskilt god effekt. Samtidigt uppstår viss negativ klimatpåverkan från infrastrukturbyggen.

Planförslaget bedöms inte bidra till några betydande konsekvenser för landskap. Större ingrepp undviks, och åtgärder genomförs främst inom befintliga stråk. Eventuell påverkan på landskap, natur- och kulturmiljö hanteras i senare skeden av planeringsprocessen.

Planförslaget bedöms ge måttliga positiva konsekvenser för hälsa och livskvalitet, särskilt genom förbättrad trafiksäkerhet och ökade möjligheter till aktivt resande. Åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik stärker tillgänglighet och trygghet, särskilt för barn och oskyddade trafikanter.

Planförslaget bedöms bidra med små positiva konsekvenser för hushållning med naturresurser. Framför allt ses positiv påverkan på riksintresse för kommunikationer. De flesta åtgärder sker inom befintliga vägområden, vilket begränsar intrång.

Planförslaget bedöms i stor utsträckning bidra positivt till måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen samtidigt som planförslagets satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik är viktiga för att förbättra måluppfyllelsen mot Sveriges klimatmål.

Referenser

Förvärvsarbetande pendlare 16–74 år över kommungräns efter bostadskommun. Statistiska centralbyrån (2025)

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. (Trafikverket 2024)

Nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken 2024, Region Västmanland (2025)

Olycksstatistik vägtrafik, Transportstyrelsen (2025)

Planeringsinriktning - säkra uppställningsplatser längs större vägar. Trafikverket (2022)

Prognoser för godstransporter 2045. Trafikverket (2024)

Prognoser för persontransporter 2045. Trafikverket (2024)

Prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Regeringen (2024)

Regional bristbeskrivning Västmanlands län. Trafikverket (2025)

Regional plan för infrastruktur för elfordon och fossilfria bränslen (utkast). Länsstyrelsen i Västmanland (2025)

Regional systemanalys för Västmanland. Region Västmanland (2025)

Regional utvecklingsstrategi för Västmanlands län, Region Västmanland (2025)

Riksintresseprecisering för Stockholm–Västerås flygplats. Trafikverket (2023)

Stockholm-Mälardalsregionens godstransporter, ställningstaganden från En Bättre Sats temagrupp. Mälardalsrådet (2024)

Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen, Stockholm-Mälardalsregionen bygger Sverige starkare. Mälardalsrådet (2024)

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen (2025)

Västmanlands Regionala trafikförsörjningsprogram. Region Västmanland
(2021)

Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar.
Trafikverket (2015)