

Handläggare
Carlén Göran
Davidsson Per
Klintström Helena

Datum
2016-11-07

Diarienummer
KSN-2016-2018

Kommunstyrelsen

Yttrande över remiss: Kollektivtrafik för Västmanland, trafikplan 2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande enligt **bilaga 1**.

Ärendet

Kollektivtrafikförvaltningen, landstinget i Västmanland, har översänt förslag till Kollektivtrafik för Västmanland – trafik 2030 till kommunen för yttrande senast 1 december 2016. Kommunen har fått förlängd remisstid till 15 december. **Bilaga 2**.

Föredragning

I beredningen har samråd skett med kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län. Kollektivtrafiknämnden i länet är också remissinstans. De synpunkter som framförs i förslaget till yttrande sammanfaller med synpunkter som kollektivtrafiknämndens arbetsutskott ställt sig bakom.

Förslaget till yttrande kritiserar att planen inte är samordnad med det gemensamma arbetet för Mälardalens trafik som sker inom ramen för Mälardalsrådet. Flera av de frågor som berörs i Trafikplan 2030 måste ses i ett större sammanhang. En spårförbindelse mellan Västerås och Arlanda över Sala bedöms som realistisk vilket utvecklas i svaret.

I svaret framhålls vidare att en utveckling av kollektivtrafiken i stråket Västerås-Enköping-Uppsala är mycket viktig för att stärka möjligheterna till arbets- och studiependling mellan de båda städerna.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i föreliggande ärende.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christoffer Nilsson
Chef kommunledningskontoret

Handläggare
Carlén Göran
Davidsson Per
Klintström Helena

Datum
2016-11-07

Diarienummer
KSN-2016-2018

Kollektivtrafikmyndigheten i
Västmanlands län
Ängsgårdsgatan 12
721 30 Västerås

kollektivtrafikmyndigheten@ltv.se

Yttrande över remiss: Kollektivtrafik för Västmanland, trafikplan 2030

Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanlands län har remitterat Trafik 2030 till Uppsala kommun. Kommunstyrelsen anför följande.

Inom Mälardalsrådet pågår sedan 2003 ett politiskt temaarbete med sikte på kommande transportplaner. Arbetet går under namnet "En bättre sits". Inom ramen för detta samarbete har gemensamma mål, behov och prioriteringar tagits fram för utveckling av transportsystemet i Östra Mellansverige. En ny storregional systemanalys antogs i oktober 2016 av den politiska styrgrupp som leder arbetet och som består av ansvariga myndigheter för kollektivtrafik och regional utveckling.

Uppsala kommun vill understryka att flera av de frågor som berörs i Trafikplan 2030 måste ses i ett större sammanhang och saknar en tydlig koppling till En bättre sits. Särskilt gäller det kopplingen mellan Västerås-Uppsala-Arlanda via ett förbigångsspår i Sala. En bättre sits har i systemanalysen tagit ställning för motsvarande koppling via den så kallade Aroslänken. Kommunstyrelsen delar den synen och avvisar förslaget om direkttåg på sträckan Västerås-Uppsala-Arlanda via Sala. Skälen till detta är flera:

- Parterna i En bättre sits vill utveckla en starkare flerkärnig Stockholm-Mälardalenregion. Det kommer att förutsätta gena och snabba spårburna kollektivtrafikförbindelser mellan i första hand de olika nodstäderna, inte minst mellan Uppsala och Västerås. För att åstadkomma det är det viktigt att trafiken är snabb, relativt tät och inte gör uppehåll på för många stationer. Förutsättningarna för detta är betydligt bättre via en Aroslänk.
- I trafikplan 2030 skissas på dubbla trafikeringsupplägg dels eftersom direkttågen Västerås-Uppsala-Arlanda inte kommer att angöra Sala och dels för att kunna trafikera

mellanliggande stationer såsom sker idag. Kommunstyrelsen tror inte att tillräckligt underlag finns för en dubbelt trafikeringsupplägg i likhet med vad som finns och/eller eftersträvas i stråken till och från Stockholm.

- Eftersom järnvägarna Västerås-Sala och Sala-Uppsala idag är enkelspåriga kommer omfattande investeringar, sannolikt fullständigt dubbelspår, att krävas på en ca 80 kilometer lång sträcka. Sannolikt en investering väl så kostsam som en Aroslänk.
- Ett förbigångsspår förbi Sala hade kunnat vara en intressant relativt billig lösning på medellång sikt i väntan på en Aroslänk. Men eftersom det krävs betydligt större investeringar än förbigångsspåret anser kommunstyrelsen inte att det är en genomförbar och samhällsekonomiskt försvarbar lösning.

Med ovanstående ställningstagande saknar kommunstyrelsen en syn på det viktiga kollektivtrafikstråk som idag finns mellan Västerås-Enköping-Uppsala. Kommunstyrelsen anser att en utveckling av kollektivtrafiken i stråket är mycket viktig för att stärka möjligheterna till arbets- och studiependling mellan de båda städerna.

Kommunstyrelsen vill understryka behovet av att samordna den långsiktiga trafikplaneringen över läns- och kommungränserna med det samarbete som pågår inom ramen för En bättre sats. De prioriteringar som görs i förslag till trafikplan 2030 för Västmanlands län stämmer på viktiga punkter inte med Uppsala kommuns bedömningar om vad som behöver göras. I den översiktsplan för kommunen som ska antas under 2016 är ambitionen att Uppsala fortsätter att utvecklas i riktning mot en stark stad i en flerkärnig Stockholm-Mälardalenregionen och en integrerad nordlig tillväxtnod i huvudstadsregionen. Den viktigaste förutsättningen i det spårburna transportsystemet för det är ytterligare två spår på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, därefter en Aroslänk som binder samman västra och östra Mälardalen.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare

Datum
2016-09-26Dnr
KTM160081Ert dnr
-

Sändlista

REMISS AV KOLLEKTIVTRAFIK FÖR VÄSTMANLAND – TRAFIKPLAN 2030

Rubricerad remiss är en del av planeringsprocessen för kollektivtrafik som knyter Västmanland samman. Innehållet baseras på Kollektivtrafikförvaltningens vision om hur kollektivtrafiken bör utformas för att bättre passa den regionala utvecklingen, flerkärnighet och ökad rörlighet för invånare och besökare i länet. Trafikplanen tar avstamp i regionens Trafikförsörjningsprogram, Men pekar på behov av att integrera (samordna) trafik- och övrig samhällsplanering med kollektivtrafikplanering för att uppnå gemensamma mål.

Planen har tagits fram i ett brett samarbete med länets kommuner och regionala aktörer. Kollektivtrafiknämnden beslutade den 26 september att sända ut trafikplanen på en bred remiss. Remissinstanser framgår av sändlista nedan.

Synpunkter på trafikplanen

Remissversionen finns att ladda ner från landstingets hemsida ltv.se/kollektivtrafik. Remisstiden pågår fram till den 1 december. Eventuella synpunkter lämnas skriftligen senast den 1 december via e-post till kollektivtrafikmyndigheten@ltv.se eller via vanlig post till Kollektivtrafikmyndigheten, Ångsgårdsgatan 12, 721 30 Västerås.

Vad händer sedan

Alla synpunkter som kommer in under remisstiden kommer att sammanställas och bemötas i en samrådsredogörelse. Trafikplanen revideras därefter med utgångspunkt i de inkomna synpunkterna. Beslutet att anta planen tas sedan av kollektivtrafiknämnden, vid dess möte i februari 2017.

FÖR KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN VÄSTMANLAND

Maria Linder
FörvaltningschefMohammad Sabet
Chef Planering & utveckling

Sändlista

Remissinstans

Arboga Kommun
Avesta kommun
Bostads AB Mimer
Branschföreningen Tågoperatörerna
Bussbranschföreningen CWUX
Centrumledare Erikslund
Centrumledare Hälla
Chef tillväxtgruppen Fagersta/Norberg
Cityledare Västerås
Dalatrafik
DSB Uppland AB
Enköping kommun
Eskilstuna kommun
Fagersta Kommun
Falun kommun
Företagarna Västerås
Hallstahammars Kommun
Handelskammaren Mälardalen
Handikappföreningarna i Västmanland
Heby kommun
KTM Dalarna
KTM Region Örebro län
KTM Sörmland
KTM Uppsala
Kungsörs Kommun
Köpings Kommun
Länsstyrelsen Västmanland
Mälardalens Högskola
Mälarhamnar AB
Nettbus Sverige AB
Nobina Sverige AB
Norbergs kommun
NTF
PRO Västmanland
Sala Kommun
Samordnare AiC
SJ AB

Datum

2016-09-26

Skinnskattebergs Kommun
SKPF Fagersta
SKPF Hallstahammar/Surahammar
SKPF Västerås
Smedjebacken kommun
Surahammars kommun
Svenska Tågkompaniet AB
Swebuss
Taxi Västerås
TaxiExact
TaxiKurrir
TaxiStar
Trafikverket Öst
Tågkompaniet
Tågoperatörerna
Uppsala kommun
Viby Buss
Västerås Stad
Västerås Trafiksäkerhetsförening VTF
Örebro kommun

För kännedom

Bygdegårdsföreningen Ransta
Landstinget Västmanland, CRU
Mälaby
VL AB
Tåg i Bergslagen

Kollektivtrafik för Västmanland

Trafikplan 2030

Remissversion

Kollektivtrafikmyndigheten



LANDSTINGET
VÄSTMANLAND

Tack

I arbetet med **Kollektivtrafik för Västmanland - Trafikplan 2030** har förvaltningen inspirerats av många. Det har skett genom studiebesök, dialogmöten, underlagsmaterial och litteratur som ställts till vårt förfogande.

Vi vill här rikta ett tack till länets kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen, Mälars och TiB som så tålmodigt hjälpt oss med synpunkter vid våra gemensamma och enskilda möten.

Vi vill också rikta ett tack till de regionala myndigheter och kollegor runt om i landet som gett oss inspiration vid studiebesök, möten och inte minst låtit oss ta del av styrdokument med mera för att skriva vår trafikplan. Vi tänker då särskilt på:

- Östgötatrafiken
- Skånetrafiken och Region Skåne
- Trafikförvaltningen vid SLL
- Kollektivtrafikförvaltningar i angränsande län

Vi önskar också rikta ett särskilt tack till:

- Eje Larsson vid Tåg i Bergslagen som hjälpt oss med att skapa tidtabeller för våra trafikscenarier med tåg.
- Hasse Engstrand vid Surahammars kommun som med sina grundläggande kunskaper om sjöfart på Mälaren hjälpt oss med underlag till avsnittet om Båttrafik.

Slutligen vill vi tacka WSP och SWECO som varit oss behjälpliga med underlagsmaterial.



Detta kommer att genomföras

Sammanfattning av förvaltningens vision och åtaganden

I Kollektivtrafik för Västmanland - Trafikplan 2030 finns nio utpekade områden som vägleder förvaltningen i arbetet med att utveckla ett pendeltågssystem. Detta och hanteringen av stombusstrafiken kommer att leda fram till förverkligande av vår vision om att samordnad samhällsplanering och kollektivtrafikplanering utvecklar flerkärnighet med vidgade arbetsmarknader, tillgänglighet till kulturutbud och attraktiva boendemiljöer samt utbildning som följd.

De nio utpekade områdena presenteras i prioriterad ordning, 1–9.

1

Bergslagspendeln

- Vid byggandet av dubbelspår mellan Ramnäs och Brattheden kommer utökad trafik till 30 minuter att förordas för hela Bergslagspendeln.
- Förvaltningen kommer att utreda möjligheten till 15-minuterstrafik med tåg mellan Surahammar och Västerås. I samband med det ses busstrafiken mellan Surahammar, Hallstahammar och Västerås över.
- Förvaltningen kommer under 2017 att kontakta Trafikverket angående förutsättningarna för utökad persontrafik.

2

Sala - Västerås

- Förvaltningen kommer att starta med 30-minuterstrafik med tåg mellan Sala-Ransta-Tillberga-Västerås så snart det är ekonomiskt och tekniskt möjligt.
- I samband med utökad tågtrafik kommer förvaltningen att se över linjetrafiken med buss i syfte att föra över resande för omstigning till tåg.
- Utredning om utveckling av bytestpunkterna i Ransta respektive Tillberga kommer initieras under 2017.
- Busstider ska anpassas till tågavgångar.

3

Västerås stad

- Förvaltningen konstaterar ett ökat intresse för att åka med kollektivtrafiken till Västerås. För att klara den ökande efterfrågan behöver vi föra över resenärer från bil och buss till tåg. Förvaltningen konstaterar vidare att det är nödvändigt med ytterligare studier över resenärernas målpunkter i staden, och hur vi på bästa sätt kan planera kollektivtrafiken efter resmönster. Eventuella övriga tågstopp i staden med pendeltåg ska också studeras.
- Tillberga station ska öppnas för trafik med pendeltåg.
- Tillberga ska under 2017 studeras utifrån möjlighet att utvecklas till bytespunkt med pendlarparkering mm.

4

Dingtuna

- Förvaltningens trafikscenarier visar att den utökande trafikeringen på Mäljarbanan som pendeltågen medför kan kräva att Dingtuna station byggs ut till fyrspårsstation. Detta bör utredas så snart som möjligt.
- Dingtuna ska utredas som större bytespunkt för tåg, buss och andra färdmedel till och från Västerås stad. I utredningen ska även möjlighet till pendlarparkering studeras.

5

Skinnskatteberg, Godsstråket mm

- I samband med utökat utbud på Bergslagspendeln kommer även utökat utbud av buss till Fagersta att utredas.
- Förvaltningen kommer att se över busspassningen till tåg vid Fagersta och Köping stationer. I samband med det kommer linjedragningen till Köping att utredas.
- Det är förvaltningens bedömning att hela bangården bör utredas utifrån tågmöten, persontrafik och näringslivets behov av godstransporter. Förvaltningen kommer att arbeta vidare med möjlighet till förtätning av persontågtrafik via Skinnskatteberg.

6

Norberg, buss och järnväg

- Det är förvaltningens uppfattning att järnvägsspåret "Snyten" är ointressant för vidare utredning för persontrafik.
- Förvaltningen kommer att se över busspassningen till tåg vid Fagersta och Avesta/Krylbo stationer.
- Förvaltningen kommer att föra samtal med Trafikverket om möjligheten att bygga dubbelspår för Godsstråket genom Bergslagen som dras från Avesta till Fagersta via Norberg.

7

Mäljarbanan

- Förvaltningen kommer att arbeta för tågstopp i Valskog och Kolbäck. Med anledning av det kommer förvaltningen att under 2017 initiera möten med Kungsörs kommun och Hallstammars kommun för att utveckla stationsorterna till bytespunkter för resande till Västerås, Köping, Arboga respektive Kungsör.
- I samband med utökad tågtrafik kommer förvaltningen att se över stomlinjetrafiken med buss i syfte att föra över resenärer till tågen.
- Bussens avgång och ankomst vid stationsorter ska även i fortsättningen anpassas till tågen.

8

Västerås - Eskilstuna

- Förvaltningen kommer att prioritera deltagandet i Trafikverkets Åtgärdsvalsstudier för sträckan.
- Förvaltningen kommer under 2017 att intensifiera samtalen med Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland angående våra trafikscenarier med mera.
- Det är förvaltningens bedömning att trafiken på såväl Mälaren som på järnvägen blir ineffektiv med broöppning vid Kvicksund. De stora förlorarna vid broöppning är miljön och den regionala utvecklingen. En bro över Mälaren som medger samtida båt- och tågtrafik bör snarast byggas.

9

Västerås - Uppsala - Arlanda

- Det är förvaltningens uppfattning att en förbifart vid Sala för att trafikera med direktgående tåg mellan Västerås och Uppsala/Arlanda bör byggas. Det skulle troligen ge en restid mellan Västerås och Arlanda på 60 minuter.
- Förvaltningen tar under 2017 förnyad kontakt med Trafikverket för att tillsammans få till stånd en utredning över en förbifart för tåg vid Sala.

Innehållsförteckning

Detta kommer att genomföras	5
1. Varför Trafikplan 2030?	8
2. Förvaltningens utvecklingsarbete	9
3. Framtidens planering sker nu	10
4. Integrerad planering	11
5. Förvaltningens vision	13
6. Vad ska göras?	14
7. Stombusslinjer	25
8. Pendelbåt med eldrift	26
Bilaga A: Befolkning och arbetspendling	27
Bilaga B: Nuvarande och gamla stationsorter	38
Bilaga C: Trafikscenarier - Tidtabeller för pendeltåg	39

1. Varför Trafikplan 2030?

Vid årsskiftet 2011/2012 skedde en förändring av styrning och ledning över kollektivtrafiken i Västmanland. Då trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft och Landstinget Västmanland blev regional kollektivtrafikmyndighet. Landstinget tog därmed över ansvaret för kollektivtrafiken från dåvarande Länsstrafiken Mälardalen och bildade Kollektivtrafikförvaltningen.

I Kollektivtrafikförvaltningens ansvar ingår att planera all kollektivtrafik i länet som är av ett allmänt intresse, och som inte kan bedrivas på kommersiell grund utifrån de behov som kollektivtrafikmyndigheten ser. Ett rimligt krav som landstingets kollektivtrafiknämnd ställer på förvaltningen är att den arbetar igenom den trafik som finns i Västmanland, och formar den på ett konsekvent och enhetligt sätt utifrån såväl ett lokalt som ett storregionalt perspektiv. Som stöd för det behövs en långsiktig strategi för kollektivtrafiken, och det är det som *Kollektivtrafik för Västmanland - Trafikplan 2030* ska vara.

I myndighetens uppdrag ingår att ha fokus på invånarnas behov av kollektivtrafik. För att genomföra uppdraget har myndigheten pekat ut fem övergripande mål med delmål som hanterar tillgänglighet, miljö, trygghet och enkelhet.

Förvaltningens strävan är att möjliggöra för fler att använda kollektivtrafiken, och att det sker en överflyttning från andra motoriserade färdmedel. På så vis nås målet med långsiktigt hållbart resande. Målen handlar också om regional tillväxt, regionförstoring med tillgänglighet till en väl fungerande arbetsmarknad, och betydelsen av attraktiv kollektivtrafik. Det ska även vara tryggt, säkert och enkelt att resa för alla invånare oavsett vilka förutsättningar man har. Vårt fokus för att åstad-

komma detta är utveckling av attraktiva bytespunkter och omstigningshållplatser kombinerat med god turtäthet i kollektivtrafiksystemet.

Vi tar ledartröjan för att integrera regional utveckling och samhällsplanering med planering av långsiktigt hållbara transportsystem.

Syfte och mål

Trafikplan 2030 utgör en fördjupad kunskapsbild om hur kollektivtrafikens trafiksystem bör utvecklas på sikt. Syftet med Trafikplan 2030 är att ge förvaltningen ett styrdokument som riktar in det långsiktiga arbetet med trafikförsörjning av kollektivtrafik i Västmanland.

Syftet är vidare att peka på en gemensam målbild och vision för regionen utifrån långsiktigt hållbart resande för länets invånare och besökare, med fokus på regionförstoring utifrån arbetspendling, utbildning, service och kulturutbud. Tidshorizonten är 2030 med utblick mot 2050/2070.

Målet är att peka på behov av mellankommunala trafiksystem och attraktiva bytespunkter för persontransporter som möjliggör en större sammanhängande och funktionell region.

Utgångspunkt tas i Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik i Västmanland (2015).

Kollektivtrafikens strukturbild - vad ska utredas?

Beskrivningar och analys görs utifrån följande punkter under de förutsättningar som finns för kollektivtrafikens utveckling.

- Regionala och lokala samband.
- Flerkärnighet: befolkning, bostäder, kulturutbud, utbildning, jobb, bytespunkter och omstigningshållplatser.
- Trafiksystem för buss och tåg.

2. Förvaltningens utvecklingsarbete

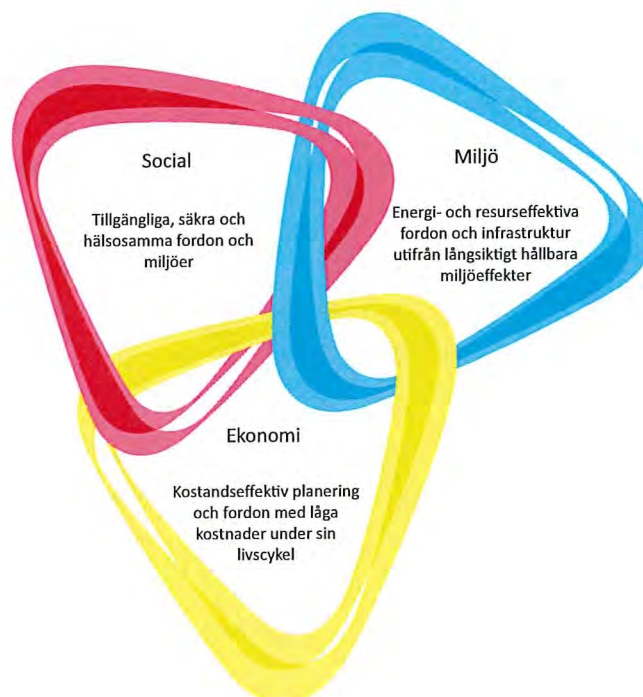
Förvaltningen har som utgångspunkt att arbeta med en kedja av samhällseffekter, främst utifrån den sociala dimensionen, den ekonomiska dimensionen och miljödimensionen.

I förvaltningens utvecklingsarbete försöker vi möta alla krav, oavsett vilken dimension de kommer från. Vi utgår från invånarnas och resenärernas behov, välbefinnande, jämlikhet och likabehandling. Vi tror oss också se att effektivisering är nyckeln till framgång för att nå minskad klimatpåverkan med ökande hållbarhet, vidgade arbetsmarknadsregioner och minskade kostnader.

Verksamheten är skattefinansierad så kraven på kostnadseffektivitet, kvalitetsuppföljning och verksamhetens effektivitet samt resenärens behov driver oss att aktivt introducera nya koncept för kostnadseffektivisering, trafikplanering och infrastruktur, som svarar mot behoven i fråga om långsiktigt hållbar miljö och socialt välbefinnande. Vi förbättrar hela vår egen verksamhet enligt dessa krav.

Effektivisering av vår trafik och trafikplanering kommer även fortsättningsvis att vara en betydande drivkraft i vår verksamhetsutveckling. För regionens invånare och besökare betyder det att vår trafikplanering står för kostnadseffektivitet, tillgänglighet, lägre energiförbrukning och mindre negativa utsläpp till mark, vatten och luft – och för en renare och hälsosammare miljö.

Genomförandet av de olika dimensionerna kan stå i konflikt med varandra. Kostnadseffektiva fordon kan innebära att det inte sammanfaller med långsiktigt hållbara energi- och resurseffektiva fordon. Eller att fordonen inte uppfyller krav om tillgänglighet, säkerhet och att vara hälsosamma.



3. Framtidens planering sker nu

Den 27 augusti 2015 gick starten för arbetet med Västmanlands framtida persontransporter med kollektivtrafik - Trafikplan 2030.

Representanter från länets kommuner och regionala myndigheter samlades för att peka ut vilken trafik vi ska ha för att människor ska ta sig till jobb, utbildning och service samt övrigt resande.

Med detta som utgångspunkt tog förvaltningen ledartröjan för att arbeta fram Trafikplan 2030. Fokus har varit att utifrån gränslöst resande tackla förvaltningens ansvar att planera den allmänna kollektivtrafiken i Västmanland och till grannlänerna. Detta har gjorts utifrån fyra inriktningar, som i figuren nedan illustreras med fyra olika färger:

Grön linje – Övergripande mål med trafiken

Röd linje – Smidigt resande

Lila linje – Grundläggande infrastruktur

Blå linje – Geografisk utbredning

Västmanland är en multimodal region. Här väljer invånare och besökare den resmetod som motsvarar deras behov för en särskild resa. Det kan vara att åka kollektivt eller att köra bil, ibland väljer de

att gå eller cykla. Oftast väljer de mer än ett transportsätt för att genomföra resan.

Att ha resmöjligheter som är enkla, tillgängliga och flexibla tillåter oss att spara tid och pengar. Det ökar också vår hälsa och vårt välbefinnande.

Oavsett om det handlar om att förflytta människor, gods eller tjänster kommer behovet av att utveckla långsiktigt hållbara transporter att öka. Beroendet av transporter med fossila bränslen kommer på sikt att reduceras och ska fasas ut till år 2030. Fokus läggs allt mer på att förflytta människor med mindre miljöpåverkan. Detta kan göras genom fortsatt utveckling av fordonens drift och ökad kollektivtrafik samt för individen genom att gå och cykla mer.

I Trafikplan 2030 siktar förvaltningen på ett högeffektivt transportsystem för människor, som exempelvis möjliggör personresor från Västerås till Eskilstuna på 18 minuter, och från Västerås till Arlanda på en timme.



Figur: Förvaltningens 4 inriktningar

4. Integrerad planering

Förvaltningens bedömning är att väl utvecklade möjligheter för att förflytta sig med kollektivtrafik i regionen skapar spridningseffekter av jobb, utbildning, bostäder, service, kultur och rekreation. För att nå en tillgänglig och effektiv kollektivtrafik i Västmanland krävs dock en mångfald av strategier och verktyg. Det krävs också ett långsiktigt och strategiskt samordnat arbete inom regionens myndigheter för kommunal och regional utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik samt näringsliv i samverkan.

I en allt mer globaliserad värld med nya teknologiska framsteg och förändring i det ekonomiska systemet, har det också skett förändringar av samspelet mellan olika geografiska och politiska nivåer i landet. Den regionala nivån får allt större betydelse för samordning av strategisk planering med långsiktigt hållbara system för persontransporter, övrig samhällsplanering och regional utveckling. Regionala strategier för kollektivtrafiken får också allt större betydelse för att möta utmaningar av tillgänglighet i Västmanland och att redovisa mål med drivande faktorer för denna utveckling, samt att nå målen.

Integrerad planering

En central diskussion inom samhällsplaneringen är hur vi ska skapa hållbara städer och landsbygd med långsiktigt hållbara transportsystem. Med utgångspunkt i Sveriges transportpolitiska miljömål har kollektivtrafiken de i särklass största möjligheterna att bidra till minskad negativ miljöpåverkan. Utifrån detta planerar förvaltningen genom olika strategier att successivt minska beroendet av fossila bränslen, och Landstingsfullmäktige har beslutat att år 2030 ska kollektivtrafiken i Västmanland vara helt oberoende av fossila bränslen.

Kollektivtrafikplanering och samhällsplanering har dock alltid varit två separerade processer. Trafik- och infrastrukturplanering i stort har premierat bilen som vårt huvudsakliga transportmedel. Detta har lett till att invånarnas rörlighet i första hand varit anpassat till bilen, och kollektivtrafiken har generellt sett varit åsidosatt. En integrerad planering mellan samhällsplanering, regional utveckling och planering av kollektivtrafik anses idag vara av central betydelse för att skapa långsiktigt hållbara städer och landsbygd, med minskad negativ miljöpåverkan och bättre tillgänglighet för alla invånare och besökare.

Det är förvaltningens uppfattning att integrerad (samordnad) planering handlar om att inte betrakta trafik- och bebyggelseplanering och planering av kollektivtrafik som åtskilda verktyg. Istället ska de ses som ett helhetsgrepp om planering av tillgänglighet till jobb, utbildning, bostäder, service, kultur och rekreation för invånare och besökare i Västmanland.

Planering av markanvändning och bostadsförsörjningsprogram regleras av kommunerna i Västmanland, medan kollektivtrafiken planeras av landstingets kollektivtrafikförvaltning. Detta kan ge upphov till att kommunernas geografiska gränser i planeringen inte sammanfaller med kollektivtrafikförvaltningens geografiska planering, vilket i sin tur kan leda till målkonflikter mellan kommunernas och förvaltningens planering.

Det är därför av betydelse att samordna planeringen i Västmanland och på så vis minska glappet mellan planering av kollektivtrafik och de direkta åtgärderna på lokal nivå. Speciellt för att samordna lokalisering av attraktiva bytespunkter, handelsplatser, verksamhetslokaler och bostadsområden, utifrån långsiktigt hållbart resande.

Geografisk rörlighet

I takt med att de arbetsmarknadsrelaterade flyttarna minskar och elevens val av gymnasieskola ökar i Västmanland har andra former av geografisk rörlighet i form av arbetspendling och skolpendling ökat. Den ökande rörligheten genom pendling leder till framväxt av mer sammanhängande tätorter med mer differentierad näringsstruktur och utbud av jobb, utbildning och service med mera. Den landsbygd och de orter som inte binds samman av goda transportmöjligheter får ett snävare utbud av jobb, utbildning, service, kultur och fritidsaktiviteter, där skapas inte heller förutsättningar för att utveckla flera branscher.



Utvecklingen med den ökande rörligheten i Västmanland ställer därför allt större krav på integrerade planeringsprocesser.

Inom ramen för den framväxande och allt mer komplexa planeringsprocessen av kollektivtrafik, för såväl den regionala och lokala trafiken i Västmanland som den storregionala trafiken i Mälarenregionen har samverkan, dialog och förhandling mellan aktörer blivit allt mer central. Integration av planeringsprocesser är komplicerad eftersom specialiserad kunskap måste koordineras mellan olika aktörers uppdrag, värderingar och synsätt kring regional och kommunal utveckling. Integrationen måste därför i högre grad ske dels mellan länets kommuner och regionen/landstinget, dels mellan olika sektorer inom samhällsplanering (Boverket, Trafikverket, Länsstyrelsen med flera). Det innebär att olika organisationer bör ta ledartröjan vid olika tillfällen för att nå Västmanlands gemensamma målbild/vision av geografisk rörlighet, regionförstoring och tillgänglighet med kollektivtrafik.

Förvaltningens bedömning

Det är förvaltningens bedömning att bilen spelat ut sin roll som regionförstorande på grund av

hastighetsgränser och säkerhet på vägarna. Den klarar inte heller de krav som ställs på långsiktigt hållbart resande, där allt fler ska nå samma målpunkt. Kollektivtrafiken är därför av avgörande betydelse för att bidra till långsiktigt hållbar utveckling i Västmanland med vidgade arbetsmarknadsregioner, och med mer funktionella regioner som följd.

Vidare bedömer förvaltningen att efterfrågan kommer att öka vad gäller effektiv kollektivtrafik och utveckling av kollektivtrafiksystemet med fokus på utbud, och att det ska vara enkelt att resa. Förvaltningens inriktning är att utveckla planeringsprocessen genom att nå en större integration mellan olika aktörer, med målet att skapa lokal och regional utveckling genom mer attraktiv kollektivtrafik, samtidigt som effektivitet och kvalitet säkerställs.

Idag är det skillnader i kollektivtrafikens täckningsgrad med tåg i Västmanland. Generellt i länet når 80 procent av invånarna en tågstation inom 5 kilometer från bostaden. Det är en hög andel, men det är dock utbudet som är drivande av möjlighet och vilja att resa med tåg och buss.

Den inomkommunala trafiken beställs och finansieras fullt ut av respektive kommun, medan förvaltningen beslutar om trafiken och planerar densamma.

5. Förvaltningens vision

Idag finns det orter i Västmanland som är anslutna till järnväg, men där tåget går förbi. Förvaltningens vision är att utveckla pendeltågtrafik inom länet för personresor, och på sikt trafikera med tåg de orter där befolkningen ökar, och som kommunen pekar ut i sina planer för ökat bostadsbyggande, se figur nedan. Utifrån detta vill förvaltningen skapa system med tåg som kopplar dessa orter samman, och som körs med ett attraktivt utbud.

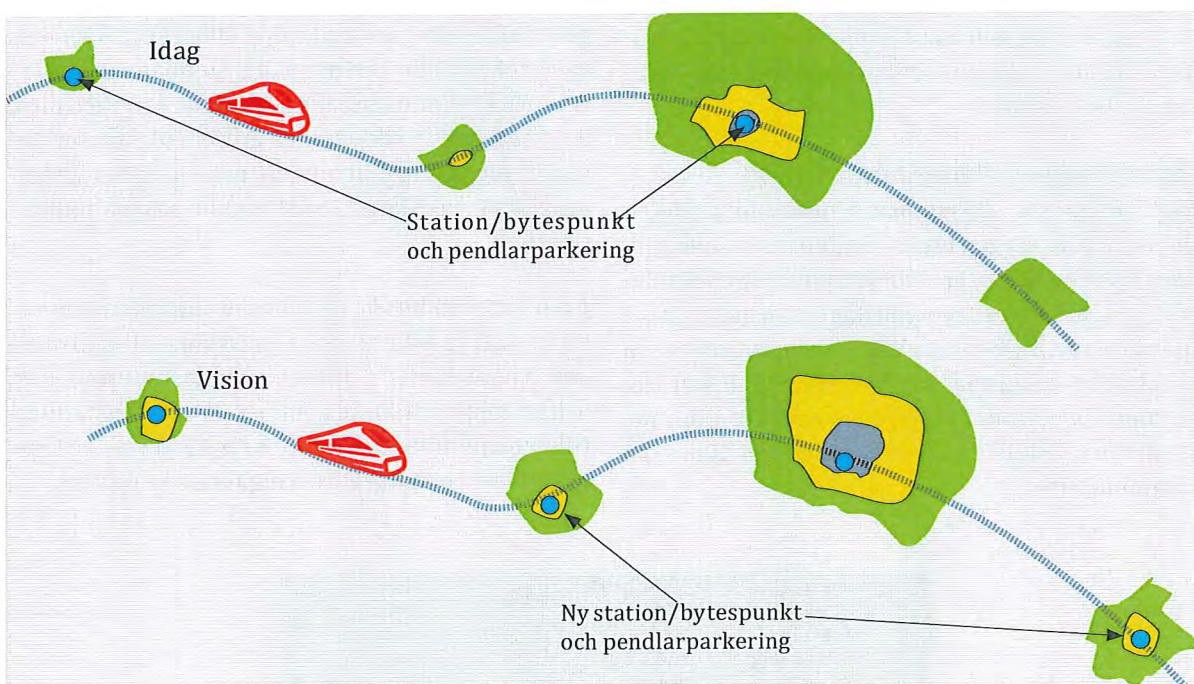
Där bytespunkter utvecklas bör bostadsbebyggelse, skolor, service och arbetsplatser placeras i varandras närhet. Till bytespunkten bör också ortens gång- och cykelnät utvecklas och anslutas. Pendlarparkeringar ska placeras i anslutning till större bytespunkter så fler kan ta tåget eller bussen.

I förvaltningens process med att utveckla kollektivtrafik sker också processer hos andra myndigheter och organisationer för att utveckla både orter och landsbygd. Processerna påverkar varan-

dra. I vår vision är flerkärnighet, samordnad samhällsplanering mellan olika aktörer med ökande rörlighet i regionen för invånare och besökare som följd av central betydelse. De olika aktörerna bör därför ges möjlighet att ta gemensam ställning och formulera en gemensam målbild/vision för kollektivtrafikens tillgänglighet och utveckling av flerkärnighet i Västmanland - *detta vill vi uppnå*.

Förvaltningen tror dock att synergier som uppkommer till följd av förbättrad kollektivtrafik riskerar att förbli en vision om inte bebyggelsen samtidigt koncentreras kring viktiga bytespunkter.

Det kan inte uteslutas att en situation där resandet är lågt eller inte ökar medför svårigheter att försvara trafikeringen.



Figur: Vision Utvecklad tågtrafik (förlaga från Region Skåne)

6. Vad ska göras?

För att binda samman region Västmanland med pendeltågssystem behövs effektivare transportinfrastruktur i form av kapacitet på spår och väg, samt i fordon för trafikering. Spårburna system är dock dyra, införandet har lång startsträcka och förutsätter en hög befolkningstäthet, som inte finns överallt.

Kapacitetsbrister i infrastrukturen mellan och inom tätorter gör restid med kollektivtrafik ineffektiv. Trafiken mellan den interregionala och den storregionala tågtrafiken och trafiken i Västmanland ska utformas så att det minimerar störningar i länets trafikupplägg och att det inte riskerar att påverka Västmanlands pendeltågtrafiks ekonomi negativt. Den nuvarande kapacitetsbristen på Bergslagspendeln, banan Västerås - Eskilstuna, Mäljarbanan respektive Dalabanan medför att det inte är möjligt att skapa ett heltäckande kollektivtrafiksystem för Västmanland där pendeltåget utgör stommen. För att detta och den genomgående trafiken ska vara möjlig måste kapaciteten på järnvägsanläggningarna i länet medge att trafiken kan utföras med taktfasta avgångar utifrån den efterfrågade turtätheten. På så vis kommer även bussanslutningarna att bättre anpassas till tåg.

Förvaltningen ser att tågtrafikens roll är stommen i Västmanlands kollektivtrafiksystem, och som kompletteras med snabba bussförbindelser ska utvecklas. Inriktningen ska vara att kollektivtrafiksystemet planeras utifrån ett stråktänk där den mellankommunala trafiken är överordnad och strukturerande, och där den inomkommunala trafiken ansluter till den mellankommunala vid strategiska bytespunkter.

Förvaltningens planeringsprinciper

Tågtrafiken ska tillsammans med busstrafiken även i fortsättningen utgöra regionens stomtrafik. Stomtrafiken är basen i förvaltningens trafiknät, vilket utgörs av ett grovmaskigt transportnät på spår och vägar över hela Västmanland, med vissa utlöpare in i angränsande län. Stomlinjenätet ska exempelvis göra det möjligt att resa till Uppsala, Stockholm, Eskilstuna och Örebro från länets 10 kommuncentra.

Trafiken ska kännetecknas av tydlighet och hög turtäthet. En förutsättning för att stomtrafiken ska kunna erbjuda effektiva och snabba förbindelser är att den går den genaste vägen och har hög kapacitet med god framkomlighet och bra kopplingar i bytespunkterna.

Pendeltågtrafikens tänkbara huvudlinjer ska trafikera länet med Västerås som målpunkt. Linjerna går bitvis på gemensam sträcka på Mäljarbanan, Sala - Eskilstuna, Bergslagspendeln och Svealandsbanan.

Stomtrafiken kompletteras av busslinjer som kan delas in i två kategorier: stadstrafik och landsbygdstrafik. Stadstrafik och landsbygdstrafik är busstrafik där kommunhuvudortens centrum och anslutningen till stomlinjenätet är de viktigaste målpunkterna.

Detta kommer att genomföras

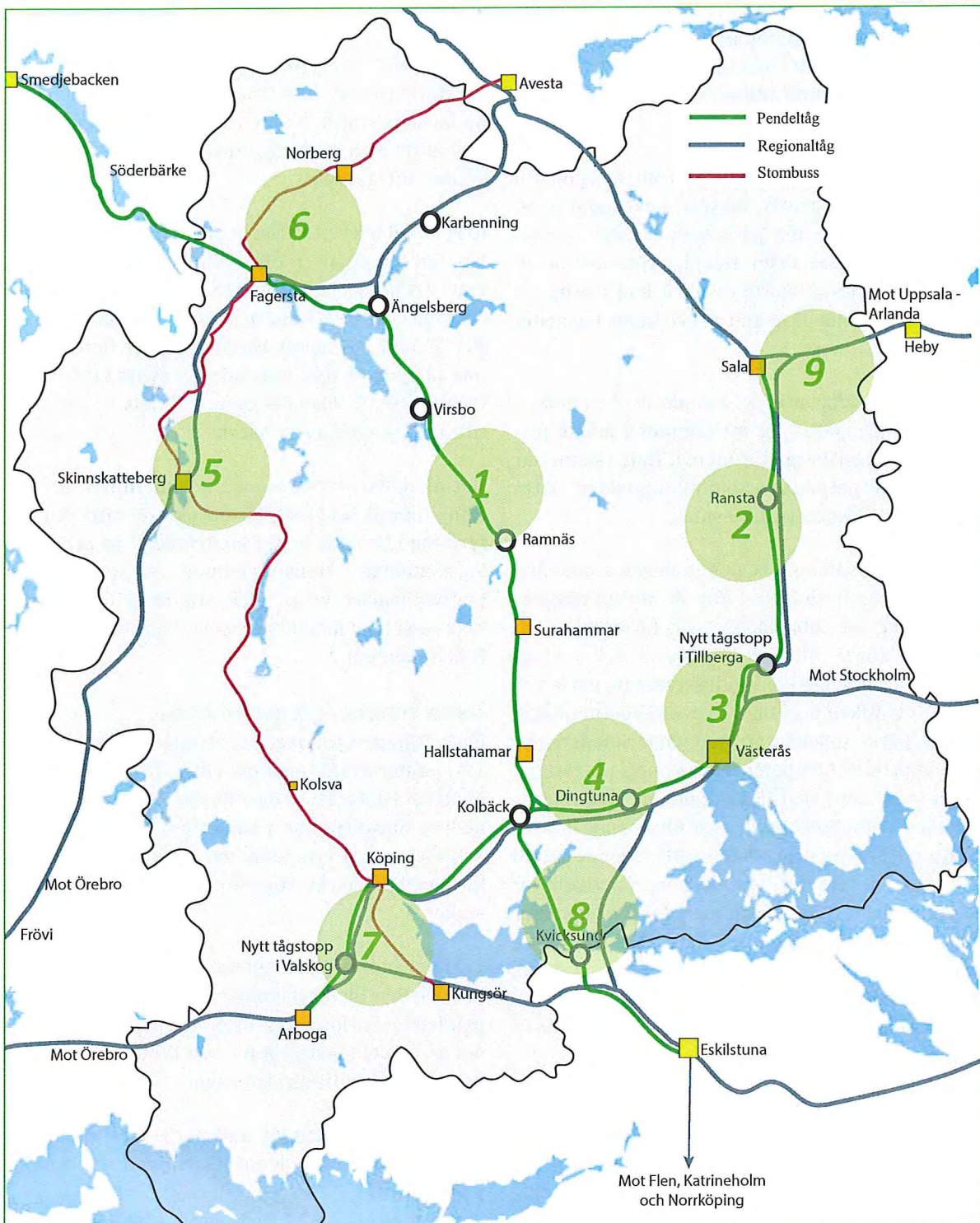
Förvaltningen har tillsammans med länets kommuner identifierat behov av kollektivtrafik och åtgärder för att möjliggöra trafiken. Förvaltningen har också tillsammans med Tåg i Bergslagen skapat trafikscenarier med tidtabeller för trafikering med pendeltåg i Västmanland, se bilaga C Trafikscenarier - Tidtabeller för pendeltåg. Avsikten med det är att belysa nödvändiga infrastrukturinvesteringar för pendeltågtrafiken, och var investeringarna ska genomföras, för att uppnå ett rimligt trafikutbud.

Även för stombussarna behöver åtgärder genomföras utifrån effektivare anpassning till tågtrafik och bättre infrastruktur vid vissa bytespunkter och hållplatser. Härtill kommer GC-nät i anslutning till bytespunkter och hållplatser samt om- och nybyggnad av pendlarparkering för bil och cykel.

Det kommer att uppstå såväl investerings- som utvecklingsbehov med ökade kostnader för kollektivtrafiken som följd.

Kartfigur över Västmanland med förvaltningens förslag att förverkliga på sikt. Två nya stationsorter för tågstopp med pendeltåg inom länet, Valskog och Tillberga, anges. Siffrorna anger förvaltningens prioritering av respektive åtgärd. Åtgärderna förklaras i nummerföljd på efterföljande sidor.

Se bilagorna A respektive B för information om arbetspendling och befolkning på tätorter och stationsorter.



1

Bergslagspendeln och trafikering

Linje 55 knyter ihop sydvästra Dalarna med Mälardalen och körs mellan Ludvika och Västerås. Linjen har den största geografiska täckningen i regionen och trafikerar flertalet av Västmanlands stationsorter. Linjen anpassas till tåganslutningar i Fagersta och Västerås. Linjen används främst för skol- och arbetspendling, samt för fritids- och serviceresande.

Linjen har ett utbud vardagar från morgon till kväll med timmestrafik, taktfasta avgångar samt varannantimmestrafik på helger. Antalet resenärer är förhållandevis lågt. Det låga resandet beror troligen på att stationerna endast kan trafikeras med timmestrafik på grund av bristande kapacitet på spåret.

Spåret består idag av ett enkelspår med en mötesstation. Enkelspåret gör att tågmöten måste planeras vid Ängelsberg station och Hallstahammar station, med betydande bomfällningstider. Detta skapar en ineffektiv trafiklösning.

För att binda samman regionen måste transportinfrastrukturen fungera. Det är förvaltningens uppfattning att dubbelspåret vid Brattheden behöver förlängas till Ramnäs (cirka 3 km långt spår) för att möjliggöra en effektivare planering av kollektivtrafiken med tåg och buss i Västmanland. Dubbelspåret innebär att arbetsmarknadsregionen vidgas och kompetensförsörjning till företag garanteras, samt att tillgängligheten till Västerås och vidare mot Stockholm ökar för boende och företag utefter Bergslagspendeln. Det leder också till att tågmöten inte behöver ske som nu, vilket ger betydligt kortare bomfällningstider. Det kommer också påverka utbudet av möjligheter att snabbare än idag nå olika målpunkter för service, utbildning och fritidsaktiviteter. Den stora vinnaren på ökad framkomlighet för tåg utefter Bergslagspendeln är miljön.

Ökad turtäthet

Det är förvaltningens bedömning att det finns resandeunderlag för att öka turtätheten till två tåg i timmen under högtrafiktid. Idag är restiden med tåg mellan Fagersta och Västerås 55 minuter,

medan samma sträcka med bil tar cirka 50 minuter. I våra trafikscenarier med bland annat utbyggt dubbelspår blir restiden 47 minuter med tåg. Det kommer alltså att gå fortare att åka tåg än att åka bil mellan Fagersta och Västerås.

Överefterfrågan på kollektivtrafik

De stationsorter som trafikeras idag kommer att ha fortsatt trafik. Stoppet i Ängelsberg kan dock inte motiveras med resandeunderlag. Det stoppet behövs till tågmöte.

Idag är det överefterfrågan på kollektivtrafik mellan Surahammar, Hallstahammar och Västerås trots att bussarna går var 15 minut med förstärkningsbussar vissa tider och timmestrafik med tåg. Det är förvaltningens bedömning att fler bussar inte hjälper på sikt. Dels blir det svårt med framkomligheten i Västerås stad och dels tar de inte tillräckligt många resenärer.

Det är därför förvaltningens bedömning att det finns resandeunderlag för att öka turtätheten till fyra tåg i timmen under högtrafiktid på sträckan Surahammar - Hallstahammar - Västerås. Våra trafikscenarier visar dock att detta förutsätter tågmöte i höjd med Riset mellan Surahammar och Hallstahammar.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen kommer att utreda möjligheten till 15-minuterstrafik med tåg enligt ovan och i samband med det även se över busstrafikens turtäthet mellan Surahammar respektive Hallstahammar och Västerås. Detta kommer även göras i samverkan med Västerås stad utifrån framkomlighet i staden.

Vid byggandet av förlängt dubbelspår mellan Ramnäs och Brattheden kommer utökad turtäthet med pendeltåg att förordas, utan det får sammanbindande pendeltågstrafik för den flerkärniga regionen ses som en framtida vision.

Förvaltningen kommer under 2017 att kontakta Trafikverket angående förutsättningar för utökad persontrafik.

2

Sala - Ransta - Tillberga - Västerås

Arbets- och skolpendlingen mellan Sala och Västerås är den näst största pendlingsrelationen i Västmanland. Här sker också betydande service- och fritidsresande.

Idag går den så kallade UVEN (linje 56) från Sala till Norrköping via Ransta, Västerås, Kolbäck, Eskilstuna, Flen och Katrineholm. Linjen har vardagar timmestrafik med taktfasta avgångar. På helger är det trafik varannan timme. Det är förvaltningens uppfattning att UVEN delvis ska ges en annan sträckning med färre stopp, se vidare under punkt 7 och 8.

Sala är den kommun i Västmanland som har mest utspritt boende i kommunen. Det sker därför inte bara inpendling till Sala och Ransta för arbete och studier med mera. Tätorterna utgör också större bytespunkter för resande mot Uppsala och Västerås.

Det är förvaltningens bedömning att det finns resandeunderlag för att ha 30-minuterstrafik med tåg mellan Sala, Ransta, Tillberga och Västerås under högrafiktid. Den trafiken ska ske med pendeltåg.

Det är vidare förvaltningens bedömning att Ransta ska utvecklas till en större bytespunkt med goda möjligheter till parkering av bil och cykel,

med bra förutsättningar även vintertid. Resandet med buss till Västerås ska styras över till tåg.

Vid möten med Sala kommun har framhållits behov av åtgärder som ligger i den nationella investeringsplanen för infrastrukturinvesteringar. Förvaltningen har informerat Trafikverket om det, och tar därför inte upp det här.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen kommer att starta med pendeltågtrafik så snart det är ekonomiskt och tekniskt möjligt. Restiden mellan Sala och Västerås C är beräknad till cirka 25 minuter. Detta förutsätter Sth 160 Sala - Tillberga vilket är möjligt efter spårbyte och förbättrat skydd i vissa plankorsningar.

I samband med utökad tågtrafik kommer förvaltningen att se över stomlinjetrafiken med buss, i syfte att föra över resande för omstigning till tåg i Sala och Ransta. Bussen ska anpassas till tågen.

Förvaltningen kommer att föreslå en gemensam utredning tillsammans med Trafikverket och Sala kommun, med syfte att utreda viktiga bytespunkter i Sala kommun. Det är förvaltningens ambition att det arbetet påbörjas under 2017.

För nytt tågstopp i Tillberga, se punkt 3 på nästa sida.



3

Västerås

Västerås stad är den största arbetsmarknaden i länet. Tillsammans med arbetspendling, skolpendling och övrigt resande genererar Västerås ett stort antal vardagliga resor. De flesta resor som sker i länet har också Västerås tätort som mål.

Idag är det närmare 15 000 personer som dagligen arbetspendlar från tätorter utanför Västerås till Västerås stad för att arbeta. Till det ska skolpendling och resor för service, handel med mera läggas. Generellt i Sverige beräknas arbetspendlingen stå för mindre än 25 procent av allt vardagligt resande. Exakt hur det ser ut för Västerås vet vi inte, men ett rimligt antagande är att det totala resandet är mer än den dubbla arbetspendlingen.

Den ökade efterfrågan på kollektivtrafik till arbetsplatser, skolor och service i Västerås stad, som förvaltningen ser idag, kan inte tillgodoses med utökad busstrafik på grund av kapacitetsbrister i vägsystemet och vid bytespunkter. För våra stombussar från angränsande tätorter är det inte ovanligt att det redan idag tar lika lång tid att ta sig genom staden till centrum, som det tar att ta sig till staden.

Av samma skäl är det inte heller rimligt att anta att staden kan fortsätta att ta emot ett ökande antal bilister över tid. Det är därför förvaltningens bedömning att resandet ska lyftas över på pendeltåg.

Utökad tågtrafik med hjälp av pendeltåg kommer på sikt även att påverka resmönster i staden. Resenärer som stiger av vid resecentrum eller andra bytespunkter nöjer sig inte med att komma dit. De vill att den vidare transporten till deras målpunkter också ska ske snabbt, effektivt och enkelt. Avgångar med buss från bytespunkter ska vara anpassade till pendeltågtrafiken.

Västerås tätort har idag ett väl fungerande bussnät för att trafikförsörja bostadsområden och andra målpunkter i Västerås. Det är dock förvaltning-

ens bedömning att det stora antalet personer som pendlar in till och ut från staden behöver studeras mer utifrån deras olika målpunkter och att den framtida trafiken anpassas till deras behov där så behövs.

Nytt tågstopp i Tillberga

Tillberga är en förort till Västerås och där bor närmare 2 200 personer. Mer än 700 av dem arbetspendlar till staden. Även gymnasieelever boende i Tillberga pendlar till utbildning i stadens gymnasieskolor. En stor del av serviceresorna och resor för handel går till Västerås.

Det är förvaltningens bedömning att Tillberga station ska öppnas för tågtrafik med pendeltåg. Underlaget för resande bedöms som tillräckligt för att motivera tågstopp.

Handelsområden

Dagligen transporterar förvaltningen tusentals resenärer till Västerås centrum, för handel, arbete och nöjen. Under arbetet med trafikplanen har flertalet kommuner påtalat att de även ser bussanslutningar till handelsområdet Erikslund. Förvaltningen delar kommunernas uppfattning om att även kollektivtrafikens roll för att trafikförsörja olika handelsområden bör studeras särskilt utifrån besökarnas hemvist.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen konstaterar att resande med utökad tågtrafik till Västerås resecentrum, för vidare transport till andra målpunkter måste studeras ytterligare. En särskild utredning om färdväg in i staden och till målpunkterna ska därför genomföras i samverkan med Västerås stad. Eventuella övriga tågstopp i staden med pendeltåg ska också studeras.

Tillberga station öppnas för trafik med pendeltåg då det blir möjligt att trafikera med pendeltåg mellan Sala och Västerås.

4

Dingtuna

Tåget på Bergslagspendeln gör stopp vid stationsorten Dingtuna. Det är förvaltningens bedömning att Dingtuna kommer ges utökad betydelse när pendeltågtrafiken kommer igång i regionen. Det ska exempelvis vara möjligt för resande med tåg från Bergslagspendeln att byta till tåg mot Eskilstuna vid Dingtuna station, och vice versa.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen ser tillsammans med Tåg i Bergslagen att den utökade trafikeringen på Mäljarbanan

som pendeltågen medför kräver att Dingtuna station byggs ut till fyrspårsstation. Detta ska utredas vidare utifrån trafikscenarier.

Förvaltningen har för avsikt att tillsammans med Västerås stad utreda Dingtuna vidare som en större bytespunkt för tåg och buss till och från Västerås, samt med utökad pendelparkering.



5

Skinnskatteberg och regionalståg

Skinnskatteberg är idag till stora delar sin egen arbetsmarknad, med liten arbetspendling utanför den egna kommunen. Tätorten Skinnskatteberg och hela kommunen bör dock ha förutsättningar att utvecklas och nå ett bredare utbud av service, jobb, kultur och utbildning. Det kräver dock många olika strategiska arbetsinsatser från kommunens organisation, näringsliv och regionen i samverkan.

I dag är det inte möjligt för förvaltningen att öka utbudet av tåg mellan Skinnskatteberg och Fagersta på grund av svårigheter med att vända tåg i Skinnskatteberg. Det finns bara ett spår med plattform plus två andra tågspår. Där persontåg ska ha uppehåll och mötas bör det finnas två spår med plattform, annars begränsas möjligheten att ta igen störningar.

Det är förvaltningens bedömning att hela bangården bör utredas utifrån tågmöten, persontågtrafik och näringslivets behov av godstransporter, exempelvis sågverket Setras behov av att transportera exportvirke med tåg till Mälarhamnen för vidare transport med tåg till utlandet. Det bör vidare utredas om det är möjligt med förtätning av trafiken via Skinnskatteberg, så att vi når målet om minst varannantimmetrafik hela vägen Gävle - Krylbo - Örebro, och på sikt minst timmetrafik mellan Fagersta, Skinnskatteberg och Örebro.

Busstrafik

Skinnskatteberg har idag bussförbindelse med Fagersta, och Köping via Kolsva. Båda målpunkterna medger omstigning till tåg mot Västerås en gång per timme. När dubbelspåret vid Ramnäs - Brattheden är byggt kommer tåget mellan Fagersta och Västerås gå två gånger i timmen. Beräknad restid är 47 minuter, vilket innebär 1 timme och 10 minuter från Skinnskatteberg till Västerås, med dagens busstrafik. Till det kommer tid för omstigning mellan buss och tåg.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen kommer att se över busspassningen till tåg vid Fagersta central och Köpings central, för att få så kort väntetid som möjligt mellan buss och tåg.

Öka utbudet med tåg mellan (Ludvika) Fagersta och Västerås. I samband med utökat utbud på Bergslagspendeln kommer även möjligheten till ökad turtäthet med buss mellan Skinnskatteberg och Fagersta att utredas.

Förvaltningen kommer se över stombussens linjdragning mellan Skinnskatteberg och Köping.

Förvaltningen kommer att kontakta Trafikverket under 2017, angående bangården och trafikering enligt ovan.



6

Norbergs anslutning till järnväg

Norbergs tätort är länets enda kommunhuvudort som saknar tåganslutning med persontåg. Det är förvaltningens uppfattning att dagens resandunderlag i Norberg inte i sig är skäl att anlägga en järnväg för anslutning till Fagersta respektive Avesta. Ett sådant skäl kan vara att öka tillgängligheten för godstrafiken, exempelvis ny gruvsdrift i området, samtidigt som man ser tekniska fördelar med en dragning över Norberg jämfört med att lägga dubbelspår i dagens befintliga sträckning. Förutsättningar och möjligheter för en sådan lösning har inte gått att gå djupare in på här, utan förslås bli föremål för framtida utredningar.

Om vi istället utgår från att dubbelspåret finns på plats – skulle det sannolikt gå att få ner restiderna mellan Fagersta - Avesta/Krylbo betydligt eftersom det skulle innebära en genare väg för tågen än i dagsläget. Restiden med kollektivtrafik mellan Norberg och Fagersta respektive Norberg och Avesta/Krylbo skulle också sannolikt kortas betydligt jämfört med dagens bussförbindelse.

Spåret skulle även ha en positiv påverkan på arbetsmarknadsregionens utbredning med ökat utbud av såväl jobb som arbetskraft samt utbildning för stationsorter som exempelvis Skinnskatteberg, Söderbärke och Smedjebacken.

Idag går sex tågavgångar per vardag mellan Avesta och Fagersta och beläggningen är låg. Sannolikt finns en potential att öka tågresandet om restiderna förkortas och utbudet förbättras med ökat upptagningsområdet, men det krävs även förbättringar av tågutbudet mellan Fagersta och Avesta/Krylbo och övriga stationsorter i närheten jämfört med nuläget för att kunna ersätta busstrafiken. Huruvida ökad tågtrafik skulle vara kostnadsmässigt försvarbart tas inte ställning till här, även det får framtida utredningar visa.

Järnvägsspåret "Snyten"

Om det skulle gå att köra tåg mellan Norberg och Fagersta via Snyten skulle det ta längre tid än dagens bussförbindelse. Detta alternativ anses därmed vara ointressant för vidare utredning.

Busstrafik

Det kvarstående alternativet i dagsläget är att förbättra förbindelserna med buss.

Norberg har redan idag bra bussförbindelser med Fagersta, som är konkurrenskraftig med bilen. Att ta sig mellan busstationen i Norberg och Fagersta central tar 20 minuter, vilket är relativt bra. Som exempel kan nämnas bostadsområden som Täby i Stockholm och Mölnlycke i Göteborg som ligger på motsvarande avstånd från respektive stads centralstation, men där resan med kollektivtrafik uppgår till en halvtimme.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen kommer att se över busspassningen till tåg vid Fagersta central och Krylbo, för att få så kort väntetid som möjligt mellan buss och tåg.

Öka utbudet med tåg mellan (Ludvika) Fagersta och Västerås. I förvaltningens trafikscenarier kommer tåget mellan Fagersta och Västerås få en restid på 47 minuter och gå två gånger i timman, i högtrafiktid. Detta ska förverkligas så snart möjligt efter att det förlängda dubbelspåret mellan Ramnäs och Brattheden är byggt.

Myndigheten har tidigare i skrivelse till Trafikverket påtalat att dubbelspår för Godsstråket genom Bergslagen bör utredas, enligt beskrivning ovan. Förvaltningen kommer att förnya kontakterna med Trafikverket i ärendet under 2017.

Förvaltningen ser inget skäl till att i närtid ändra i den övriga trafikeringen för Norbergs kommun.

7

Mälardalen

Linje 57/61 Stockholm – Västerås – Örebro – Hallsberg trafikerar i huvudsak Stockholm – Hallsberg med vissa turer förlängda till Göteborg och knyter ihop stora delar av länet med Stockholm respektive Örebro. Linjen används främst för skol- och arbetspendling, samt till fritids- och serviceresande inom länet mellan orterna Västerås, Köping och Arboga, likväl som till Stockholm och Örebro. Linjen har ett utbud vardagar med timmestrafik och förstärkning med halvtimmestrafik under morgon och eftermiddag samt trafik under helger med som bäst med timmestrafik.

Genomgående godstrafik är exempelvis tåg Tomtebodas-Hallsberg.

(Örebro) Arboga - Västerås

Det är förvaltningens bedömning att utbudet av kollektivtrafik mellan de tre städerna Arboga, Köping, Kungsör och Västerås med mellanliggande tätorter behöver öka. Såväl arbetspendling som skolpendling på sträckan har ökat över tid så dagens tågtrafik motsvarar inte efterfrågan. Vi tror att ökat utbud också leder till att fler väljer att ta tåget framför bilen. Det kräver dock attraktiva stationsmiljöer och även snabb trafik mellan bytespunkten och målpunkten.

Förvaltningen planerar därför för pendeltåg med 30-minuterstrafik mellan (Örebro) Arboga och Västerås med tågstopp i Valskog, Köping, Kolbäck och Dingtuna, se bilaga C *Trafikscenarier -Tidtabeller med pendeltåg*. Vi tror att det på sikt kommer att finnas behov av ytterligare förtätning av tågtrafiken.

Kungsör

Stopp i Valskog skulle innebära att resande till och från Kungsör ges möjlighet att byta tåg i Valskog för vidare resa till slutmålet. Detta förutsätter att även tåget mellan Arboga och Eskilstuna stannar i Valskog och Kungsör.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen kommer under 2017 att inleda samtal med Trafikverket om våra avsikter med pendeltåg på sträckan Arboga-Västerås. Vi kommer också arbeta för tågstopp i Valskog med pendeltåg och tåg som trafikerar mellan Arboga, Köping och Kungsör.

Förvaltningen kommer att initiera möte med Kungsörs kommun och Hallstahammars kommun om utveckling av bytespunkt/station med pendelparkering i Valskog respektive Kolbäck. Det är förvaltningens ambition att det arbetet påbörjas under 2017.

I samband med utökad tågtrafik kommer förvaltningen att se över stomlinjetrafiken med buss i syfte att föra över resande för omstigning till tåg. Bussen ska även i fortsättningen anpassas till tågen.

8

Västerås - Eskilstuna

Idag går tåg, linje 55, mellan Sala och Norrköping/Linköping. Sträckan är av betydelse för arbets- och studiependling samt fritids- och serviceresande.

Linjen knyter samman två av landets större kommuner, Västerås och Eskilstuna, via Kolbäck och Kvikksund. De båda städerna utgör en gemensam arbetsmarknadsregion, och tillsammans bor det mer än 240 000 personer i den regionen. Linjen har idag ett utbud med timmestrafik. Utbytet mellan städerna i resande med mera är relativt låg i förhållande till den potential som finns i form av gemensam högskola, utbildning, utbud av jobb och efterfrågan på arbetskraft samt service och kultur.

Det låga utbytet mellan städerna antas bero på stora brister i kapacitet på såväl järnväg som väg, vilket också hämmar den regionala utvecklingen i stort. Brister i spårkapaciteten gör att det är svårt att få till tätare trafik.

Dagens utbud är alltså ineffektivt och turtätheten för tåg måste öka. Dessutom måste anslutande busstrafik bättre anpassas till resenärernas målpunkter i städerna.

En ny dragning av linje 55 mellan Eskilstuna och Västerås har utretts under en lång följd av år och det finns ett markreservat som sträcker sig från Mäljarbanan öster om Kolbäck över Mälaren till Svealandsbanan, så som illustrationen i kartbilden på sidan 14 visar. Den sträckningen har också varit med i dåvarande Banverkets nationella plan för byggande. I Trafikverkets senaste utredning (ÅVS Eskilstuna - Västerås, 2015) finns den inte med. Där förordas den nuvarande dragningen över Mälaren vid Kvikksund. Det är något förvaltningen ställer sig frågande inför. Överfarten över Mälaren vid Kvikksund medger inte en bro med fri passage för båttrafik.

Det är förvaltningens bedömning att det inte är möjligt att trafikera sträckan med det utbud av tåg som behövs för att motsvara efterfrågan, via en bro som måste öppnas för båttrafik.

Det är förvaltningens bedömning att pendeltåget mellan Västerås och Eskilstuna har ett utbud på 30-minuterstrafik. Till det kommer även UVEN att trafikera en gång i timmen så som idag. I förvaltningens scenarier ser vi att redan med 30-minuterstrafik med pendeltåg mellan Västerås och Eskilstuna under högtrafiktid blir det stora problem med broöppning, se bilaga C *Trafikscenarier -Tidtabeller med pendeltåg*. Det kommer troligen att medföra svårigheter att öppna bron för båttrafik under högtrafiktid.

Alternativet till utökad tågtrafik är utökad biltrafik. De stora förloraren är regionens utveckling och miljö.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen tar under 2017 förnyad kontakt med Trafikverket för att tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland samtala om behov av infrastruktur för tåg och buss mellan Västerås och Eskilstuna.

Förvaltningen kommer att prioritera deltagandet i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier för sträckan.

9

Västerås - Uppsala - Arlanda på 60 minuter

Det är förvaltningens bedömning att hela regionen behöver komma närmare Uppsala. Idag går det tåg från Västerås till Sala och där byter resenärerna till tåg mot Uppsala, vilket är en ineffektiv lösning för resenären.

För att skapa snabbare förbindelse från Västerås till Arlanda behöver en direktförbindelse upprättas. Flera alternativa lösningar har diskuterats, varav ett är att bygga triangelspår som utgör en förbifart vid Sala tätort. Detta skulle medföra att nuvarande linje 56, UVEN, görs om till ett snabbtåg utan uppehåll på sträckan mellan Eskilstuna, Västerås, Uppsala och Arlanda. En sådan lösning förutsätter emellertid att Sala trafikförsörjs med pendeltåg till och från Uppsala motsvarande Upp-tåget med dagens uppehåll i Heby och Morgongåva, och eventuellt ytterligare uppehåll på sikt, samt införande av pendeltåg mellan Sala och Västerås med stopp i Ransta och Tillberga.

I planen för Sala tätort finns ett markreservat för utbyggnad av den planerade fortsättningen av *Förbifart Sala* (bilvägen) som skulle ligga som grund för att dra järnvägen med en förbifart Sala. Ett nytt järnvägsspår kräver dock en rätare linje än den planerade vägen och därmed behöver ändpunkterna utredas.

Ett triangelspår med förbifart Sala med full hastighet skulle förkorta restiden med 25 minuter, till en total restid på 42 minuter. Det har även framkommit förslag till Trafikverket genom branschorganisationen Tågoperatörerna, om behov av ett triangelspår vid Sala för att vid trafikstörningar kunna leda om trafiken till och från Stockholms central via Uppsala och Sala, vidare ner mot Västerås och Mäljarbanan.

Investeringen i spår för förbifart Sala är låg i förhållande till de andra alternativa dragningar mellan Västerås och Uppsala/Arlanda som har diskuterats.

Landstinget/Kollektivtrafikmyndigheten har i skrivelse till Trafikverket begärt att det genomförs en åtgärdsvalsstudie över en förbifart vid Sala.

Detta kommer att genomföras

Förvaltningen tar under 2017 förnyad kontakt med Trafikverket för att tillsammans få till stånd en studie över förbifart för tåg vid Sala. I studiens genomförande är det förvaltningens bedömning att Sala kommun, Tågoperatörerna, Tåg i Bergslagen, SJ och Kollektivtrafikmyndigheten Uppsala län också ges möjlighet att delta.



7. Stombusslinjer

I förvaltningens arbete med översyn av busstrafiken tillämpas planerings- och likställighetsprincipen. Det innebär att linjenätet med stombussar knyter kommunhuvudorter samman där det finns en marknad och tåg inte trafikerar. Principen är vidare att den mellankommunala trafiken ska gå den rakaste vägen mellan orterna och att alla orter ska behandlas lika. Planeringen ska även vara transparent.

I Västmanland finns det tätorter som inte ligger utmed någon järnväg. För att hela regionen ska utvecklas mot en mer hållbar trafikstruktur behöver även dessa stråk och orter erbjudas en bra kollektivtrafik. Här spelar busstrafiken en stor roll.

Med våra regionala stombussar (Expressbussar) kan vi möjliggöra satsningar på kollektivtrafik med snabbare start i stråk som just nu inte är tillräckligt starka för att motivera spårinvesteringar. Det är ett resurseffektivt sätt att binda ihop en region genom att nyttja befintlig väginfrastruktur.

Nedan anges de förändringar av förvaltningens stombusslinjer som vi avser att genomföra i närtid. Övriga linjer kommer att ses över i samband med trafikstart av pendeltågtrafik.

Stombusslinje 500

Berörda kommuner: Skinnskatteberg, Fagersta, Norberg och Avesta (i Dalarna)

Dagens trafik med buss 500 har Avesta/Krylbo i Dalarna och Skinnskatteberg som ändhållplatser. Bussen har i uppdrag att trafikförsörja resecentrum på vägen till och från ändhållplatserna. Det går 27 dubbelturer på vardagar och 9 dubbelturer på lördagar och söndagar. Hela linjen har en kostnadstäckning på 30 procent.

Det är 23 minuters restid från Skinnskattebergs järnvägsstation till Fagersta järnvägsstation. Restiden från Fagersta järnvägsstation till Norbergs busstation är 20 minuter, och till Krylbo järnvägsstation i Avesta tar det ytterligare 33 minuter.

Dagens trafikupplägg medför svårigheter att anpassa bussen till både taktfasta avgångar och tågens avgångs- och ankomsttider.

Stombusslinje 550

Berörda kommuner: Eskilstuna, Köping, Kungsör och Skinnskatteberg

Dagens trafik med buss 550 har Eskilstuna och Skinnskatteberg som ändhållplatser. Bussen har i uppdrag att trafikförsörja resecentrum i Köping och Kungsör på vägen till och från ändhållplatserna. Det går 26 dubbelturer på vardagar och 11 dubbelturer på lördagar och söndagar. Hela linjen har en kostnadstäckning på 24 procent.

Det är 53 minuters restid från Skinnskattebergs järnvägsstation till Köping järnvägsstation. Restiden från Köpings järnvägsstation till Kungsör järnvägsstation är 28 minuter, och till Eskilstuna resecentrum från Kungsör tar det ytterligare 27 minuter. Bussen trafikerar även de centrala delarna av Köpings respektive Kungsörs tätort. Dagens trafiklösning med linje 550 som lokalbuss i tätorterna Köping och Kungsör förlänger restiden på linjen med 14 minuter.

Vidare är planeringen av en så pass lång sträcka med taktfasta avgångar och passning av tåg vid flera stationer inte optimal. Det blir alltid någon resrelation som inte får rimlig tågpassning. Trafiken med stombusslinje 550 är alltså ineffektiv.

Detta kommer att genomföras

När pendeltågtrafiken kan köras på Bergslagspendeln med 30-minuterstrafik kommer bussarna att anpassas till deras avgångstider.

En särskild studie med syfte att se över bussanpassningen till pendeltåg kommer att påbörjas under hösten 2016. Förvaltningen vill i studien även pröva möjligheten att dela linjen i flera linjer till nästa tidtabellsskifte för att få bättre anpassning till dagens tågtrafik.

8. Pendelbåt med eldrift

Vattenvägarna har använts sedan urminnes tider både för resenärer och gods. När biltrafiken tätar och tågtrafiken lider av kapacitetsproblem bör en återgång till båttrafik utredas och kunna övervägas. I förvaltningens arbete med översyn av trafiksystem för Västmanland har därför även pendelbåttrafik på Mälaren undersökts.

Vattenvägar för pendelbåt på Mälaren

För exempelvis sträckorna Kungsör - Västerås respektive Gäddeholm - Västerås skulle en pendelbåt klara samma resttid som det tar för dagens biltrafik. Vintertid är sötvattens på Mälaren en begränsning, som måste lösas.

Försöksverksamhet - Stockholm

I Stockholm pågår ett projekt, delvis EU-finansierat, med utveckling av snabb eldriven pendelbåttrafik med batteridrift. Ett äldre fartyg, Movits, har konverterats från diesel- till eldrift.

Sträckor som är aktuella för försöksverksamhet är exempelvis Ekerö - Stockholm, Rindö - Slussen liksom Mariefred - Ekerö. Försöksverksamheten ska visa om pendelbåttrafiken kan utgöra ett verkligt alternativ till både bil, buss och tunnelbana. Under högtrafiktid kan restiderna med pendelbåt ofta halveras jämfört med bilens.

Fartygsutveckling

En tänkt pendelbåttrafik bör bygga på bekväma fartyg med omkring 200 sittplatser utformade så att IT-arbete kan utföras vid resan. Omkring 30 cykelplatser ombord eftersträvas. Utveckling av eldrivna fartyg pågår. En prototyp till ett modernt eldrivet fartyg byggs på varv i Riga.

De fartyg som utvecklas runt om i världen liksom i Stockholmsområdet bygger på marschfart på minst 30 knop. Framdrivning sker genom kombination med traditionell propellerteknik, men med svävarteknik. Det gör att fartyget delvis svävar på vågorna, vilket minimerar svallbildning med minskad energiförbrukning.

Vintertrafik

Problem med vintertrafik och tänkbara fartyg med hög marschfart måste lösas med traditionella isgående fartyg vilket ger längre restider. Sannolikt kommer även vintertrafiken att kunna utvecklas på sikt med ny teknik.

Infrastruktur

Större delen av infrastrukturen finns redan. Det är kajanläggningar som måste anpassas. I exempelvis Kungsör bör dock en ny kaj byggas i anslutning till resecentrum med god tillgänglighet till Svealandsbanan och busstrafiken, bil- och cykelparkeering.

Förvaltningens bedömning

Pendelbåttrafik är intressant på sträckor som annars är svåra att trafikera med buss och tåg. I Mälaren rör man sig i en mycket känslig skärgårdsmiljö. I dagsläget vet vi inget om pendelbåttrafikens miljöpåverkan på Mälaren. Det måste utredas i särskild ordning.

Planerade utbyggnader av väg 56 och effektivare järnvägsstråk in mot Västerås från Eskilstuna kommer sannolikt att leda till kortare restider med tåg och bil jämfört med båt.

Bedömningen är att förvaltningen i dagsläget inte ser något skäl att starta pendelbåttrafik på Mälaren för den regionala kollektivtrafiken. Skulle försöksverksamheten i Stockholm falla väl ut kanske frågan om pendelbåttrafik till och från orter i Mälaren kan bli intressant att utreda, och då i samverkan med andra berörda kollektivtrafikmyndigheter.

Bilaga A:

Befolkning och arbetspendling

Regionens invånare

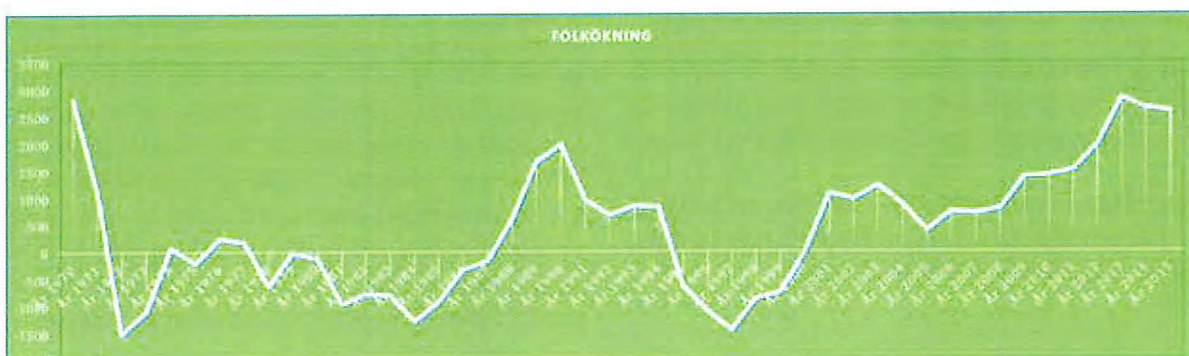
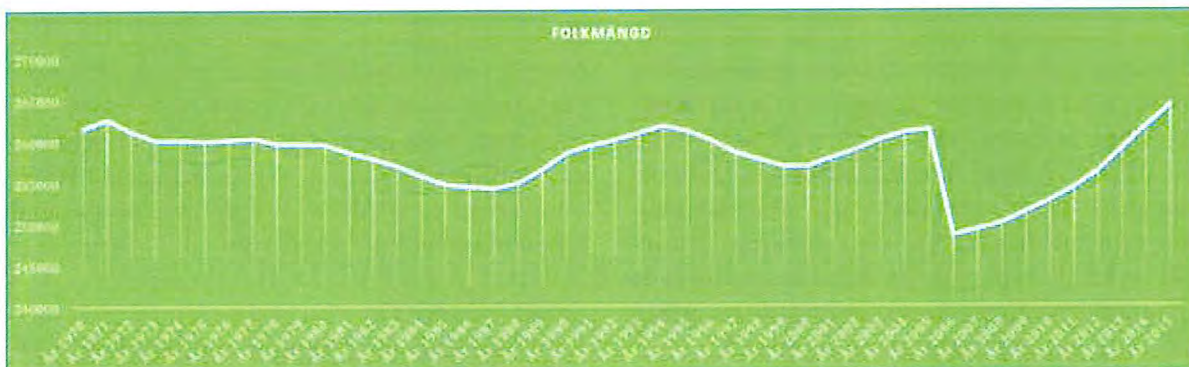
Det bor cirka 23 personer per kvadratkilometer i Sverige. I Västmanland bor det cirka 50 personer per kvadratkilometer. Kommunerna Norberg, Sala och Skinnskatteberg har lägre befolkningstäthet än genomsnittet för riket, medan de övriga sju kommunerna har högre befolkningstäthet. I delar av länet är det dock folktomt. En befolkningstäthet över rikssnittet är vanligast i tätorterna och på den tätortsnära landsbygden.

Med undantag för när Heby kommun införlivades i Uppsala län år 2006 och ett tapp i mitten av 1980-talet så har Västmanland haft runt 261 000 invånare sedan 1970. Det har dock skett en befolkningsökning under senare år som gjort att Västmanland numera har drygt 264 000 invånare. 75 procent av dessa bor i länets 10 kommunhuvudorter. SCB:s definition av en tätort är att den ska ha minst 200 invånare inom ett avstånd av 200

meter. Enligt den definitionen har Västmanland 47 tätorter, med närmare 230 000 invånare, varav 88 procent bor i de 10 kommunhuvudorterna. Omkring 12 procent av länets invånare bor utanför en tätort.

Befolkningsmässigt dominerar Västerås stort med drygt 116 000 invånare i tätorten, medan ingen av de övriga tätorterna överstiger 20 000 invånare. Befolkningen är i vissa fall relativt spridd. I exempelvis Sala kommer endast 71 procent av arbetspendlarna från tätorten. Övriga är bosatta omkring de närliggande samhällena.

80 procent av länets befolkning har idag mindre än 5 km till en tågstation. Förvaltningens ambition är att den andelen ska vara minst 85 procent år 2030. Utbudet ska dock vara anpassat till efterfrågan.



Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg

Fagersta

I januari 2016 hade Fagersta **13 286 invånare**. Cirka 90 procent av kommuninvånarna bor i huvudorten. Folkmängden har under det senaste decenniet varit relativt stabil, efter att ha minskat i några decennier dessförinnan. Kommunen har en åldrande befolkning, men också god tillväxt av yngre medborgare, se befolkningspyramid på sida 30.

Fagersta kommun har årligen en liten nybyggnation av bostäder och det har sedan en tid funnits överskott på bostäder. Kommunen erbjuder byggklara tomter för småhus i Fagersta tätort. Där finns också mark för utbyggnad av verksamheter av olika slag. Kommunen vill att dagligvaruhandeln fortsätter utvecklas i de båda mer centrala delarna av Fagersta och Västanfors.

I det tematiska tillägget till översiktsplanen redovisas ett antal LIS-områden (*Landsbygdsutveckling i strandnära lägen*) för framtida utveckling och utbyggnad. Kommunen framhåller att detta kommer att ske på mycket lång sikt. Det låga antalet nybyggda bostäder varje år innebär att även ett enskilt LIS-område kommer att ta många år att bygga ut. Det är inte heller realistiskt att en framtida utveckling inom utpekade LIS-områden kan generera serviceunderlag lokalt och lokalisering av ny bebyggelse bör ske i anslutning till redan befintlig bebyggelse. De flesta av de utpekade LIS-områdena ligger i anslutning till befintliga skolskjutsrutter som körs med linjebussar.

Ett LIS-område som kommunen nämner speciellt är *Andra Sidan*, ett tätortsnära område med befintlig, permanent bostadsbebyggelse. Där planeras cirka tio nya tomter för permanentboende. Området ligger på gångavstånd till Norra station.

Fagersta kommun arbetar också med att på längre sikt möjliggöra utbyggnad i fritidshusområden för att underlätta permanentboende.

Kommunen vill att dagligvaruhandeln fortsätter att utvecklas centralt i Fagersta tätort, i de två centrumen Fagersta och Västanfors, istället för i externa köpcentra.

De befintliga verksamhetsområdena i kommunen är i huvudsak belägna inom eller i anslutning till det tidigare Fagersta Bruks AB, mellan väg 68 genom Fagersta och Kolbäckån. I norra delen av detta område finns mark för nyetablering av företag, med möjlighet till spåranslutning till järnvägen. En detaljplan kommer att upprättas om det blir aktuellt med förändringar i området. I Fårbo industriområde finns många av de senaste decenniernas etableringar av företag. Här finns plats för ytterligare verksamheter på detaljplanelagd mark.

Norberg

I januari 2016 hade Norberg **5 803 invånare**. Den utvecklingsplan som ligger närmast i tiden och där planeringen kommit längst är Prostudden som är en del av det centralt placerade området Norberg-Kärrgruvan. Där planeras ny blandad bebyggelse med bostäder, kontor, handel, allmänna funktioner samt rekreatiomsområden. Detta område ingår i kommunens program för utvidgning av centrum. Kommunen har en åldrande befolkning med en svag tillväxt av yngre medborgare, se befolkningspyramid på sida 30.

Skinnskatteberg

I januari 2016 hade Skinnskatteberg **4 472 invånare**. Cirka 60 procent av befolkningen bor i centralorten Skinnskatteberg. Under de senaste decennierna har kommunens befolkning minskat; mellan 2001 och 2011 minskade den med cirka 11 procent. Från 2013 har befolkningen ökat men är ändå 400 personer färre än år 2000. Målet är att bevara nuvarande befolkningsmängd. Kommunen har en planeringsberedskap för både nyetablering av bostäder och verksamheter. Kommunen har en åldrande befolkning med en svag tillväxt av yngre medborgare, se befolkningspyramid på sida 30.

Resandeflödet med kollektivtrafik

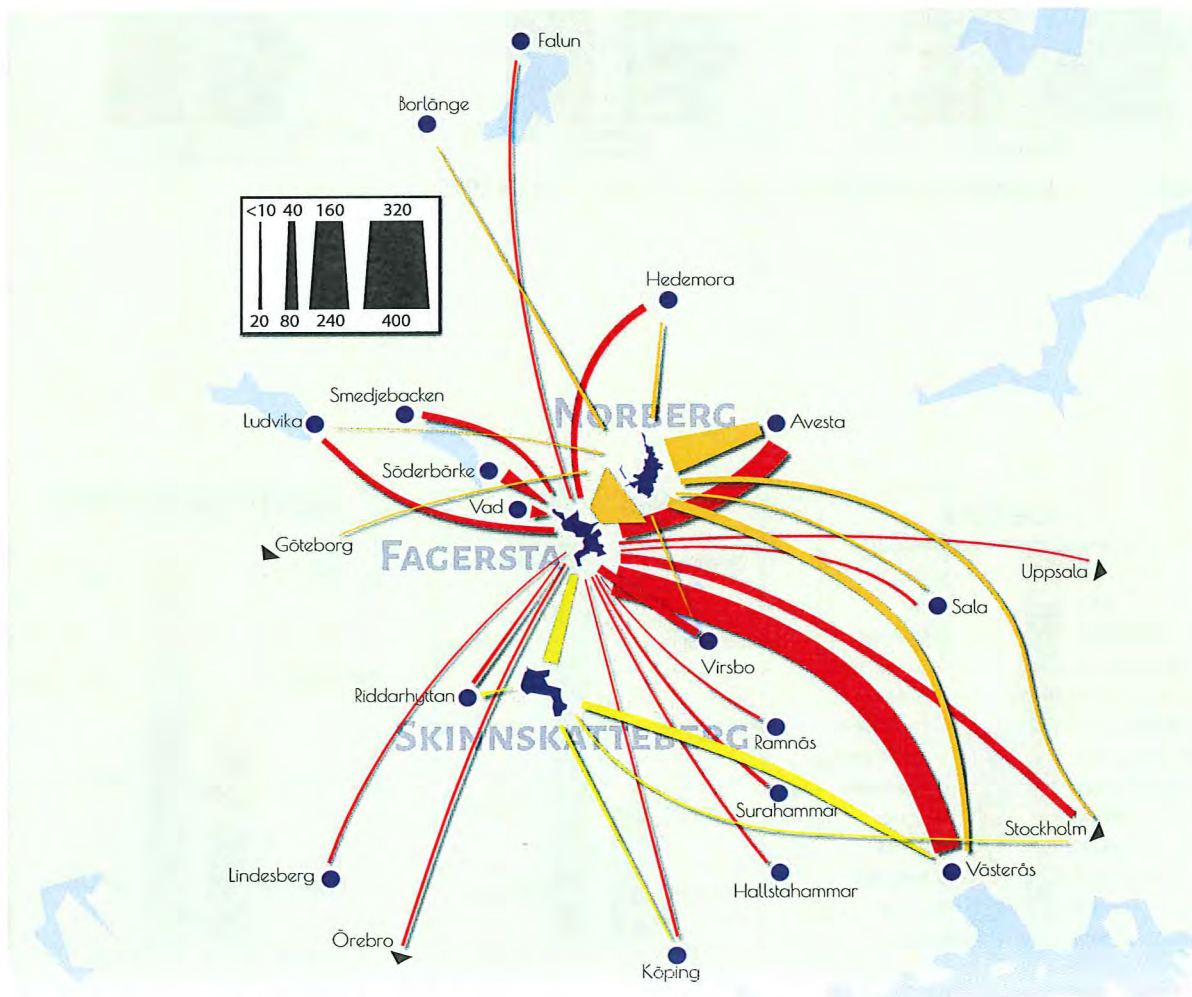
De tre kommunerna utgör en funktionell arbetsmarknadsregion, med Fagersta som kärnan i regionen. De största pendlingsrelationerna sker inte oväntat mellan kommunhuvudorterna och Avesta tätort i Dalarna. Västerås tätort är den enskilt största pendlingsorten för boende i Fagersta. För Norberg och Skinnskatteberg är det Fagersta tätort som är den enskilt största pendlingsorten. Se bild på arbetspendling nedan.

Resandeflödet med kollektivtrafik inom FNS-området sker till stor del längs med bussens stomlinje 500 som trafikerar mellan Skinnskatteberg,

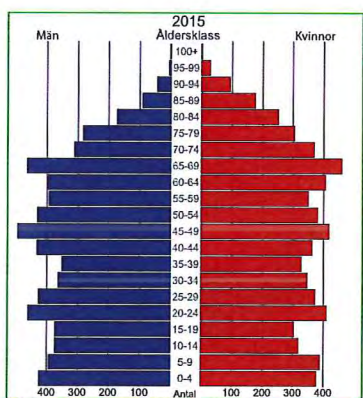
Fagersta, Norberg och Avesta/Krylbo på riksväg 68. Utanför FNS-området sker resandet främst till Västerås via Bergslagspendeln och Kolsva/Köping med buss 550 från Skinnskatteberg.

Kommunernas koppling till andra och större arbetsmarknadsregioner är svag, men kan utvecklas genom bättre kapacitet på Bergslagspendeln och väg 250.

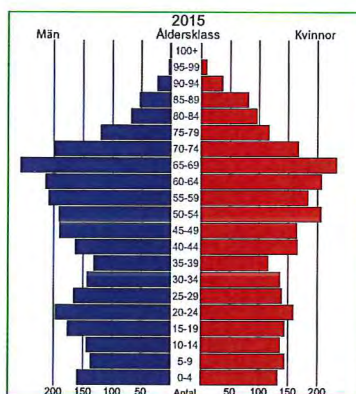
Riksväg 66, 68, 69 samt länsväg 233, 250 och 256 är kommunernas viktigaste vägsträckor.



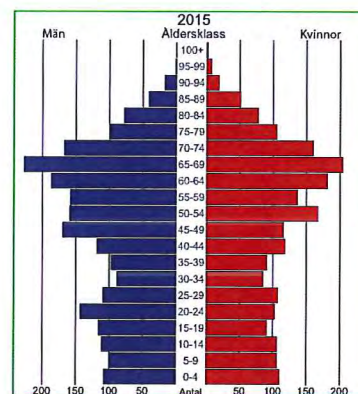
Figur: Arbetspendling till och från Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg år 2013. Samtliga tätorter har expanderats med 500 meter för att få med arbetsplatser i anslutning till tätorten.



Fagersta

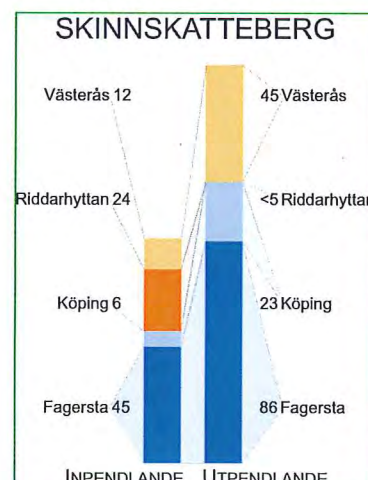
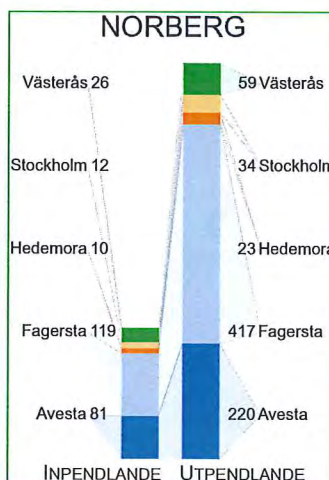
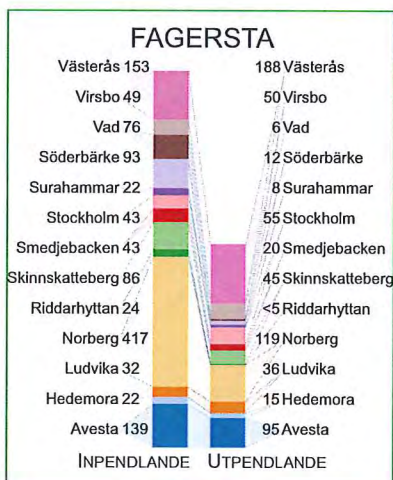


Norberg



Skinnskatteberg

Figurer: Befolkningspyramider för respektive kommun för år 2015.



Figurer: Arbetspendling i siffror

Kungsör, Arboga och Köping

Kungsör

I januari 2016 hade Kungsör **8 343 invånare**. Befolkningsstrukturen visar att kommunen har en mindre andel personer än riksgenomsnittet i åldern 20-35 år, men en större andel äldre, speciellt i åldern 60 år och uppåt. Det finns ett politiskt mål för befolkningstillväxt på 5 procent till år 2025.

Förutom kommunens två tätorter, Kungsör och Valskog finns ett antal småorter; Torpa, Granhammar och Kungs-Barkarö. I Kungsörs tätort finns planer på förtätning och flertalet nya bostadsområden samt verksamheter. Kommunens planavdelning uppskattar att antalet bostäder i de centrala delarna kan öka med 30-35 procent i ett 25-års perspektiv. Skillingeudd som ligger vid Mälaren är den mest expansiva delen av Kungsör. Översiktsplanen anger även ett potentiellt område för större förtätning där väg 250 kommer in från Köping.

Arboga

I januari 2016 hade Arboga kommun **13 858 invånare**. Kommunen utgår ifrån och planerar för en positiv befolkningsutveckling framöver. Målet är att Arboga år 2020 ska ha 14 000 invånare, vilket förutsätter en ökning med cirka 50 personer årligen. En del i befolkningsökningen bedöms komma av ökad inflyttning på grund av bättre kommunikationsmöjligheter som ökar möjligheterna att pendla till närliggande orter. Andelen äldre som uppnått pensionsåldern är 22 procent och den åldersgruppen beräknas öka kraftigt under de kommande åren. Den övergripande strategin är att förtäta staden i anslutning till befintlig infrastruktur.

Köping

I januari 2016 hade Köping **25 557 invånare**. Mark för bostäder i kommunen kommer framförallt att efterfrågas i Köpings tätort där kommunen vill se en förtätning. Ett område som är utpekade av kommunen för eventuell framtida utveckling är det mellan Köping och Kolsva. Detta stråk önskar kommunen undersöka i framtida utredningar för att bestämma utbredning av ny bebyggelse; såväl bostäder som verksamheter och anläggningar är tänkbara. Ett annat framtida utbyggnadsområde skulle kunna vara de östra delarna av Köping som

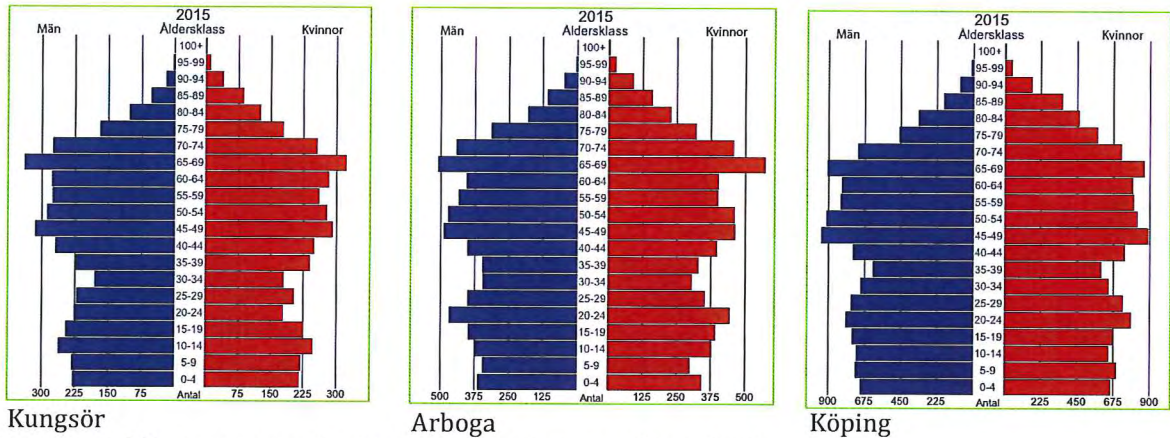
har pekats ut som en långsiktig expansionsriktning.

Resandeflödet med kollektivtrafik

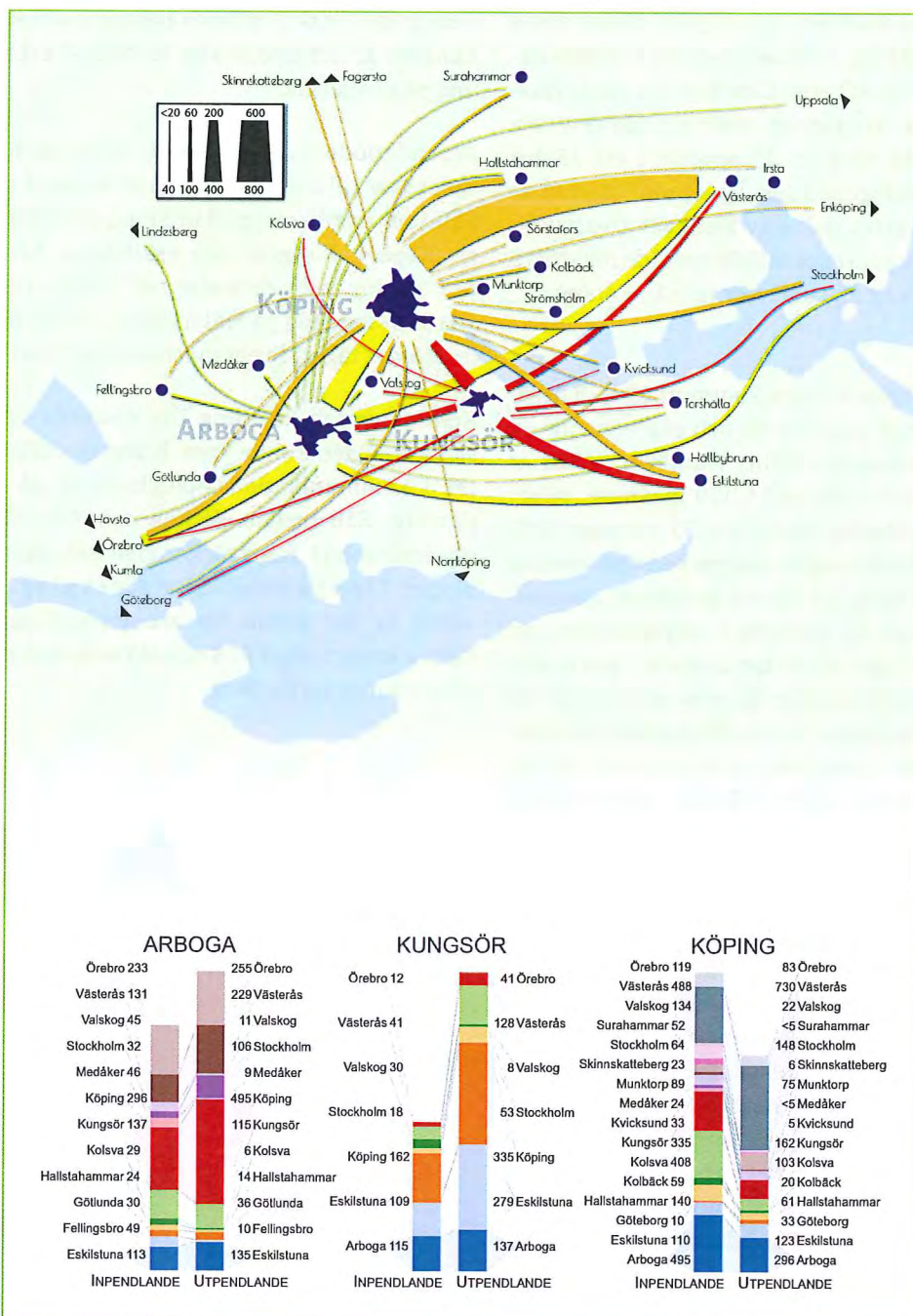
De tre kommunerna utgör en funktionell arbetsmarknadsregion, med Köping som kärnan i regionen. De största pendlingsrelationerna sker inte oväntat mellan kommunhuvudorterna. Västerås tätort är den enskilt största pendlingsorten för boende i Köping. För Arboga är det Örebro tätort som är den enskilt största pendlingsorten och för Kungsör är det Eskilstuna. Se bild på arbetspendling på nästa sida.

Resandeflödet med kollektivtrafik inom KAK-området sker till stor del längs med bussens stomlinje 550 som trafikerar mellan Skinnskatteberg, Kolsva, Köping, Kungsör och Eskilstuna. För Arboga och Köping sker resandet till Örebro respektive Västerås med tåg på Mäljarbanan. För Kungsör gäller främst tåg på Svealandsbanan till Eskilstuna.

Kommunernas koppling till Västerås är inte så stark som den kunde vara. Främsta skälet är brister i kommunikationsmöjligheterna på väg och järnväg. E18 mellan Köping och Västerås är en olycksdrabbad vägsträcka, med ständiga omledningar. Tåget på Mäljarbanan går en gång i timmen, vilket är för sällan för arbetspendling. Genom bättre kapacitet på E18 och Mäljarbanan kan utbytet mellan orterna ökas.



Figurer: Befolkningspyramider för respektive kommun för år 2015.



Figur: Arbetspendling 2013. Orterna är expanderade med 500 meter.

Surahammar, Hallstahammar och Sala

Surahammar

I januari 2016 hade Surahammar **9 985 invånare**. Den tidigare översiktsplanen är inaktuell enligt kommunen, och arbete pågår med en ny översiktsplan som ska presenteras under 2016. Kommunen vill fortsätta att utveckla industriverksamhet invid väg 66. Vad gäller bostäder planerar kommunen att förtäta tätorterna Surahammar och Ramnäs.

Hallstahammar

I januari 2016 hade Hallstahammar **15 645 invånare**. Antalet invånare har ökat de senaste åren och i den kommunala planeringen finns en ambition att planera för ökad befolkningsutveckling framöver. Befolkningsstrukturen har förändrats över tid och andelen äldre (65 år och äldre) har ökat och förväntas öka ytterligare. En hög inflyttning har lett till att Hallstahammars kommun idag har en bostadsbrist.

Vad gäller nyproduktion av bostäder, arbetsplatser och industrier kretsar det mesta kring Hallstahammars tätort. En ny detaljplan vann laga kraft sista oktober 2014 och möjliggör ny bostadsbebyggelse vid Hallstahammars centrum; ett område som heter Eldsboda. Det kommunala bostadsbolaget Hallstahem har beslutat att bygga tre hus med totalt 36 lägenheter på platsen.

Det kommer med största sannolikhet att byggas på ett par tomter på Trollebo i Hallstahammars tätort vilket skulle möjliggöra ett 20-tal nya lä-

genheter. Knektbacken är också ett område som kommer att vara aktuellt för bland annat bostadsbebyggelse. Området ligger i anslutning till järnvägsstationen och i närheten av centrum.

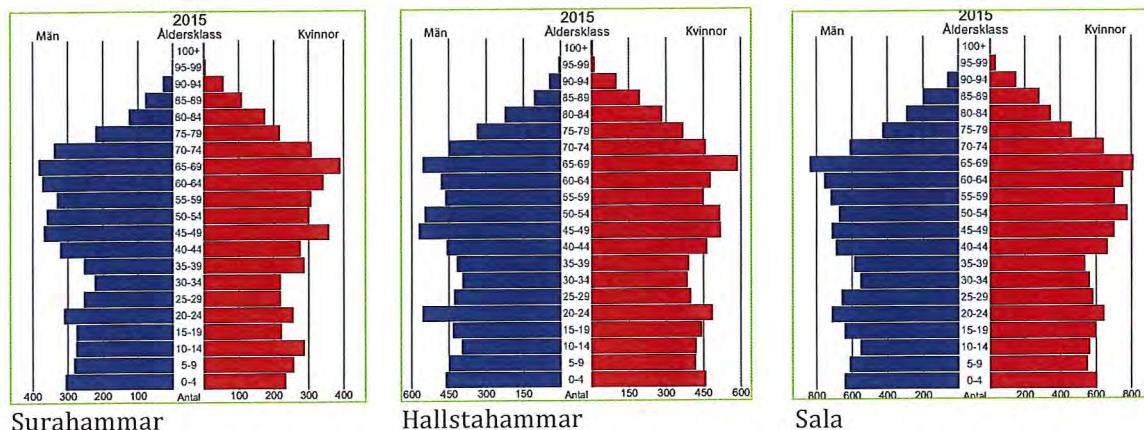
Sala

Det finns en politisk vision att Sala kommun ska ha 25 000 invånare år 2024. I januari 2016 hade Sala **22 109 invånare**. Ungefär 56 procent av invånarna bor i Sala stad.

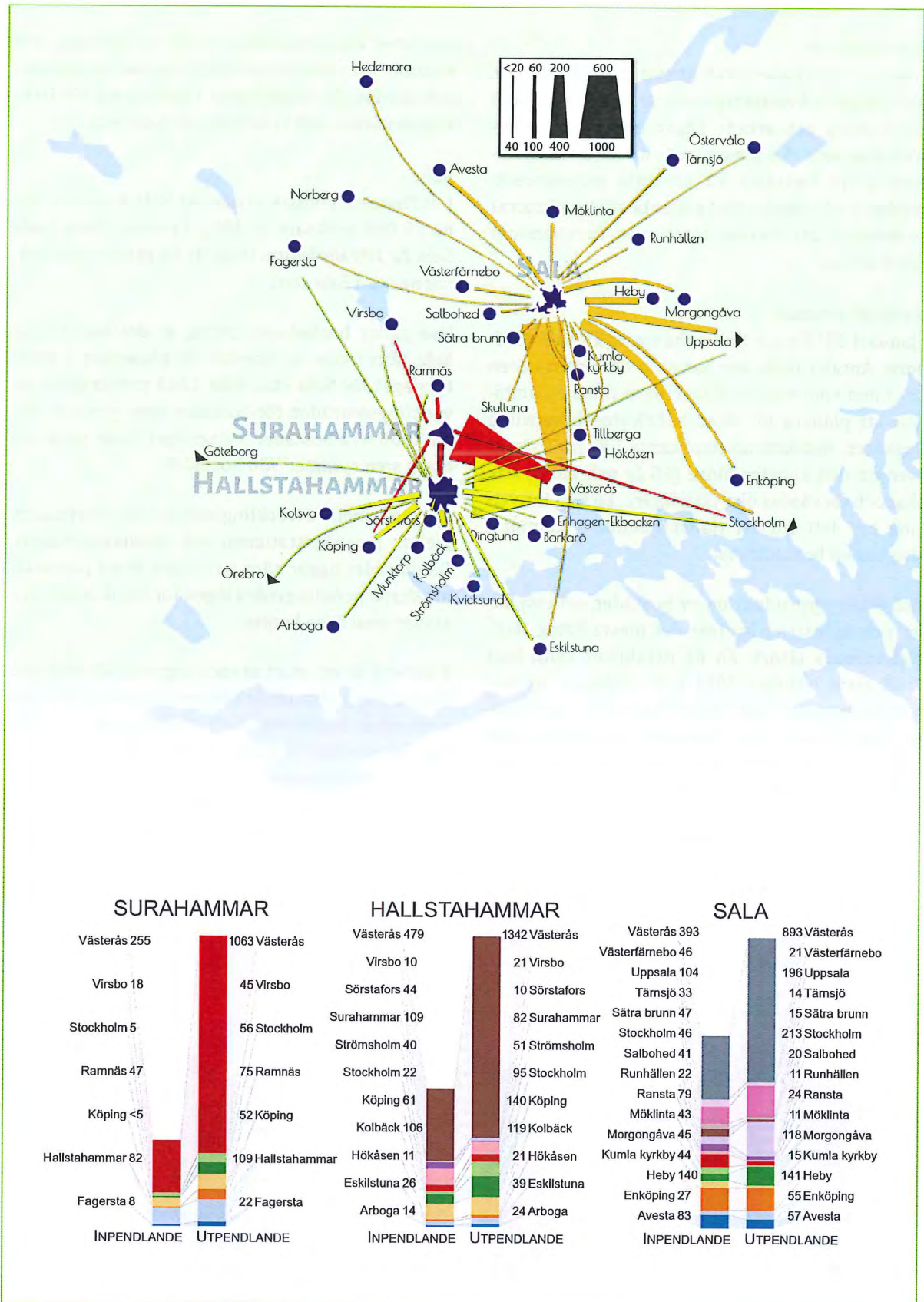
Vad gäller bostadsutveckling är det framförallt Sala tätort som är föremål för planering. I planförslaget för Sala stad från 2013 presenteras utvecklingsområden för bostäder som rymmer cirka 2000 nya bostäder. I dagsläget finns planlagd mark som rymmer 300 bostäder.

Ett potentiellt utvecklingsområde är Norrmalm, mellan järnvägsstationen och Saladammsvägen. Då området ligger nära järnvägen finns potential att skapa pendlingsnära lägen för framför allt bostäder men även kontor.

Viksberg är ett stort utvecklingsområde som ska erbjuda nya strandnära boendemiljöer. Området som pekats ut som möjligt för nya bostäder är enligt kommunen "ganska omfattande". Viksberg ligger fem kilometer utanför centrala Sala och är ett undantag från kommunens strategi att bygga staden tätt och att bygga i kollektivtrafiknära lägen.



Figurer: Befolkningspyramider för respektive kommun för år 2015.



Figur: Arbetspendling 2013. Orterna är expanderade med 500 meter.

Västerås

Västerås

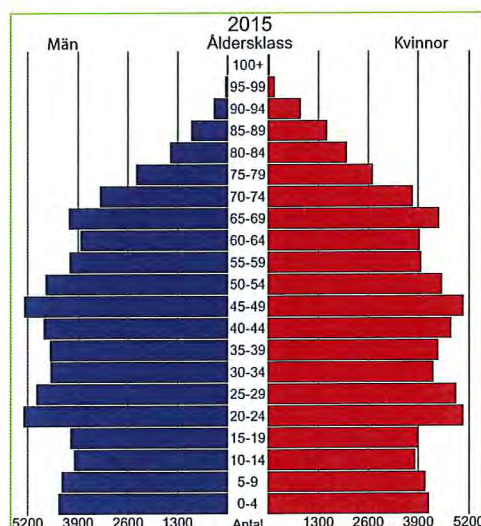
I januari 2016 hade Västerås **145 218 invånare**. Kommunens planering ska ge förutsättningar för en årlig befolkningstillväxt med 1600 personer. Fram till år 2026 ska kommunen planera för minst 14 000 bostäder, vilket betyder att det i snitt behöver byggas 800 lägenheter per år. Utöver det tillkommer de ytor som krävs för utbyggnad av arbetsplatser och service.

Stora utvecklingsområden längre ifrån centrum återfinns i Östra Västerås (700 bostäder, övervägande flerbostadshus), Hälla (500 bostäder, handel och logistik), Erikslund (200 bostäder, handel och övriga verksamheter) och närliggande Sätra, samt Kvast bruket (200 bostäder och småindustri) norr om centrum.

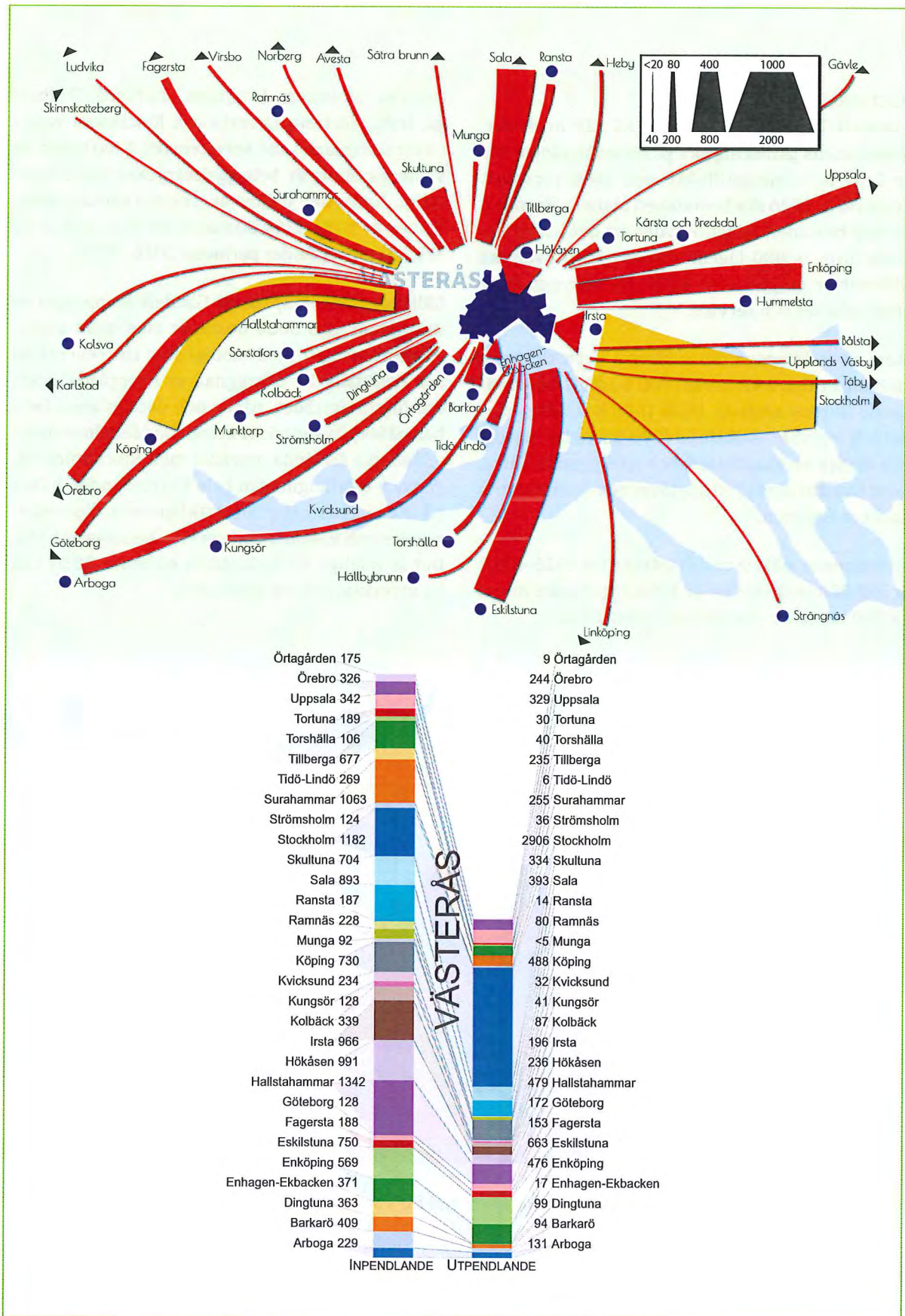
Kommunens mål i översiktsplanen för 2026–2050 är 200 000 invånare till år 2050. Ytterligare minst 18 000 bostäder ska planeras efter 2026.

Orterna Skultuna, Dingtuna, Barkarö, Tillberga, Irsta, Tortuna, Orresta och Kvicksund kallas i översiktsplanen för serviceorter. I närheten av Västerås tätort är bebyggelsestrycket stort. Samtidigt finns det behov av rekreationsområden. Planen är cirka 4200 bostäder till 2026 och cirka 4700 bostäder under perioden 2026–2050.

Gällande översiktsplan för Gäddeholm medges en utbyggnad med 5000 bostäder med olika upplåtelseformer och med möjligheter till rekreation och friluftsliv. En utbyggnad av Herrgårdsängen, det första området, pågår och detaljplanearbete har påbörjats för nästa etapp. Gäddeholmsvägen, vilken ska förbinda området med Stockholmsvägen och i förlängningen hela Kärrbolandet, håller på att byggas enligt översiktsplanen. Kommunservice och kommersiell service kommer att öka. Det är möjligt att Gäddeholm närmare 2050 kan ha utvecklats till en serviceort.



Figur: Befolkningspyramid för Västerås, 2015.



Figur: Arbetspendling 2013. Orterna är expanderade med 500 meter.

Bilaga B:

Nuvarande och gamla stationsorter

Stations-/kommun- huvudort	Bor på orten	Arbetspendlar in till orten	Arbetspendlar ut från orten	Jobbar på orten
Arboga	10 769	1 273	1 485	4 545
Fagersta	11 818	1 437	779	5 502
Ångelsberg	129	26	42	48
Hallstahammar	10 847	1 047	2 070	3 193
Kolbäck	2 090	398	693	572
Strömsholm	755	202	292	407
Kungsör	5 863	534	1 019	1 798
Valskog	784	50	273	103
Köping	18 240	2 691	1 934	9 093
Munktorp	483	79	212	151
Norberg	4 680	267	824	1 270
Karbenning	134	89	68	97
Sala	13 083	1 303	1 896	5 502
Broddbo	168	2	97	20
Ransta	886	71	371	136
Rosshyttan	88	1	36	3
Skinnskatteberg	2 374	95	166	660
Surahammar	6 204	434	1 499	1 400
Ramnäs	1 490	292	421	438
Virso	1 470	281	195	689
Västerås	116 620	16 279	9 294	62 362
Dingtuna	1 036	164	485	211
Hökåsen	3 012	166	1 315	254
Kvicksund	1 949	96	516	483
Orresta	162	59	74	64
Tillberga	2 145	426	927	507
Tortuna	474	82	243	113

Respektive ort är expanderad med 500 meter i omkrets.

Bilaga C:

Trafikscenarier - Tidtabeller för pendeltåg

Tidtabell för pendeltåg mellan Västerås och Ludvika

Västerås - Ludvika	
Måndag-fredag	
Fr Västerås C	05:07 05:37 05:52 06:07 06:22 06:37 06:52 07:07 07:22 07:37 07:52 08:07 08:22 08:37 09:07 09:37 10:07 10:37 11:07 11:37 12:07 12:37 13:07
T Hallstahammar	05:18 05:48 06:03 06:18 06:33 06:48 07:03 07:18 07:33 07:48 08:03 08:18 08:33 08:48 09:18 09:48 10:18 10:48 11:18 11:48 12:18 12:48 13:18
Fr Hallstahammar	05:19 05:49 06:04 06:19 06:34 06:49 07:04 07:19 07:34 07:49 08:04 08:19 08:34 08:49 09:19 09:49 10:19 10:49 11:19 11:49 12:19 12:49 13:19
T Surahammar	05:25 05:55 06:10 06:25 06:40 06:55 07:10 07:25 07:40 07:55 08:10 08:25 08:40 08:55 09:25 09:55 10:25 10:55 11:25 11:55 12:25 12:55 13:25
T Surahammar	05:26 05:56 06:11 06:26 06:41 06:56 07:11 07:26 07:41 07:56 08:11 08:26 08:41 08:56 09:26 09:56 10:26 10:56 11:26 11:56 12:26 12:56 13:26
T Rannäs	05:30 06:00 06:30 07:00 07:30 08:00 08:30 09:00 09:30 10:00 10:30 11:00 11:30 12:00 12:30 13:00 13:30
Fr Rannäs	05:31 06:01 06:31 07:01 07:31 08:01 08:31 09:01 09:31 10:01 10:31 11:01 11:31 12:01 12:31 13:01 13:31
Fr Virsbo	05:39 06:09 06:39 07:09 07:39 08:09 08:39 09:09 09:39 10:09 10:39 11:09 11:39 12:09 12:39 13:09 13:39
Fr Ängelsberg	05:45 06:15 06:45 07:15 07:45 08:15 08:45 09:15 09:45 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45 13:15 13:45
T Fagersta C	05:54 06:24 07:24 08:24 09:24 09:54 10:24 10:54 11:24 11:54 12:24 12:54 13:24 13:54
Fr Fagersta C	06:00 07:00 08:00 09:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00
Fr Fagersta N	06:03 07:03 08:03 09:03 10:03 11:03 12:03 13:03 14:03
Fr Vad	06:11 07:11 08:11 09:11 10:11 11:11 12:11 13:11 14:11
Fr Söderbärke	06:19 07:19 08:19 09:19 10:19 11:19 12:19 13:19 14:19
T Smedjebacken	06:28 07:28 08:28 09:28 10:28 11:28 12:28 13:28 14:28
Fr Smedjebacken	06:30 07:30 08:30 09:30 10:30 11:30 12:30 13:30 14:30
T Ludvika	06:44 07:44 08:44 09:44 10:44 11:44 12:44 13:44 14:44

Måndag-fredag	
Fr Västerås C	13:37 14:07 14:37 15:07 15:22 15:37 15:52 16:07 16:22 16:37 16:52 17:07 17:22 17:37 17:52 18:07 18:37 19:07 19:37 20:07 21:07 22:07 23:07
T Hallstahammar	13:48 14:18 14:48 15:18 15:33 15:48 16:03 16:18 16:33 16:48 17:03 17:18 17:33 17:48 18:03 18:18 18:48 19:18 19:48 20:18 21:18 22:18 23:18
Fr Hallstahammar	13:49 14:19 14:49 15:19 15:34 15:49 16:04 16:19 16:34 16:49 17:04 17:19 17:34 17:49 18:04 18:19 18:49 19:19 19:49 20:19 21:19 22:19 23:19
T Surahammar	13:55 14:25 14:55 15:25 15:40 15:55 16:10 16:25 16:40 16:55 17:10 17:25 17:40 17:55 18:10 18:25 18:55 19:25 19:55 20:25 21:25 22:25 23:25
Fr Surahammar	13:56 14:26 14:56 15:26 15:41 15:56 16:11 16:26 16:41 16:56 17:11 17:26 17:41 17:56 18:26 18:56 19:26 19:56 20:26 21:26 22:26 23:26
T Rannäs	14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 17:00 17:30 18:00 18:30 19:00 19:30 20:00 20:30 21:30 22:30 23:30
Fr Rannäs	14:01 14:31 15:01 15:31 16:01 17:01 17:31 18:01 18:31 19:01 19:31 20:01 20:31 21:31 22:31 23:31
Fr Virsbo	14:09 14:39 15:09 15:39 16:09 17:09 17:39 18:09 18:39 19:09 19:39 20:09 20:39 21:39 22:39 23:39
Fr Ängelsberg	14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 17:15 17:45 18:15 18:45 19:15 19:45 20:15 20:45 21:45 22:45 23:45
T Fagersta C	14:24 14:54 15:24 15:54 16:24 17:24 17:54 18:24 18:54 19:24 19:54 20:24 20:54 21:54 22:54 23:54
Fr Fagersta C	15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00
Fr Fagersta N	15:03 16:03 17:03 18:03 19:03 20:03 21:03 22:03 23:03
Fr Vad	15:11 16:11 17:11 18:11 19:11 20:11 21:11 22:11 23:11
Fr Söderbärke	15:19 16:19 17:19 18:19 19:19 20:19 21:19 22:19 23:19
T Smedjebacken	15:28 16:28 17:28 18:28 19:28 20:28 21:28 22:28 23:28
Fr Smedjebacken	15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:30 22:30 23:30
T Ludvika	15:44 16:44 17:44 18:44 19:44 20:44 21:44 22:44 23:44

Tidtabell för pendeltåg mellan Ludvika och Västerås samt mellan Västerås och Ludvika under förmiddagar

Ludvika - Västerås																							
Måndag-fredag																							
Fr Ludvika	05:17	06:17	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17															
Fr Smedjebacken	05:32	06:32	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32															
Fr Söderbärke	05:41	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41															
Fr Vad	05:49	06:49	07:49	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49															
Fr Fagersta N	05:57	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57															
Fr Fagersta C	06:06	07:06	08:06	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:06														
Fr Ängelsberg	06:15	07:15	08:15	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:15														
Fr Virsbo	06:21	07:21	08:21	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:21														
Fr Ramnås	06:30	07:30	08:30	09:00	09:30	10:00	11:00	12:00	13:30														
Fr Surahammar	06:35	07:35	08:35	09:05	09:35	10:05	11:05	12:05	13:35														
Fr Hallstahamna	06:42	07:42	08:42	09:12	09:42	10:12	11:12	12:12	13:42														
Västerås - Ludvika																							
Måndag-fredag																							
Fr Västerås C	05:07	05:37	06:07	06:22	06:37	06:52	07:07	07:22	07:37	07:52	08:07	08:22	08:37	09:07	09:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	
Fr Hallstahamna	05:19	05:49	06:04	06:19	06:34	06:49	07:04	07:19	07:34	07:49	08:04	08:19	08:34	08:49	09:19	09:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19
Fr Surahammar	05:26	05:56	06:26	06:56	07:01	07:16	07:26	07:36	07:56	08:01	08:16	08:26	08:36	08:56	09:26	09:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26
Fr Ramnås	05:31	06:01	06:31	07:01	07:06	07:21	07:31	07:41	08:01	08:06	08:16	08:26	08:36	08:56	09:26	09:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26
Fr Virsbo	05:39	06:09	06:39	07:09	07:14	07:29	07:39	07:49	08:09	08:14	08:24	08:34	08:44	09:04	09:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34
Fr Ängelsberg	05:45	06:15	06:45	07:15	07:20	07:35	07:45	07:55	08:15	08:20	08:30	08:40	08:50	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40
Fr Fagersta C	06:00	07:00	08:00	09:00	09:05	09:20	09:30	09:40	10:00	10:05	10:15	10:25	10:35	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25
Fr Fagersta N	06:03	07:03	08:03	09:03	09:08	09:23	09:33	09:43	10:03	10:08	10:18	10:28	10:38	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28
Fr Vad	06:11	07:11	08:11	09:11	09:16	09:31	09:41	09:51	10:11	10:16	10:26	10:36	10:46	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36
Fr Söderbärke	06:19	07:19	08:19	09:19	09:24	09:39	09:49	09:59	10:19	10:24	10:34	10:44	10:54	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44
Fr Smedjebacken	06:30	07:30	08:30	09:30	09:35	09:50	10:00	10:10	10:30	10:35	10:45	10:55	11:05	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55

Tidtabell för pendeltåg mellan Ludvika och Västerås samt mellan Västerås och Ludvika under eftermiddagar

Ludvika - Västerås											
Måndag-fredag											
Fr Ludvika	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	
Fr Smedjebacken	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	
Fr Söderbärke	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	
Fr Vad	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	
Fr Fagersta N	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57	
Fr Fagersta C	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36
Fr Ängelsberg	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45
Fr Virsbo	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51
Fr Ramnäs	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
Fr Surahamma	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	16:50	17:05	17:20	17:35	17:50
Fr Hallstahamir	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:27	16:57	17:12	17:27	17:42	17:57
Västerås - Ludvika											
Måndag-fredag											
Fr Västerås C	13:37	14:07	14:37	15:07	15:22	15:37	15:52	16:07	16:22	16:37	16:52
Fr Hallstahamir	13:49	14:19	14:49	15:19	15:34	15:49	16:04	16:19	16:34	16:49	17:04
Fr Surahamma	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:01	16:16	16:26	16:36	16:56	17:06
Fr Ramnäs	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01
Fr Virsbo	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
Fr Ängelsberg	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15
Fr Fagersta C	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00		
Fr Fagersta N	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03		
Fr Vad	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:11	22:11	23:11		
Fr Söderbärke	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19		
Fr Smedjebacken	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30		

Tidtabell för pendeltåg på Mäljarbanan mellan Örebro och Västerås

Örebro - Västerås																					
Fr Örebro C	05:40	06:10	06:40	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:05	Och så vidare	09:40									
	00:21	00:21	00:21	00:21	00:21	00:21	00:21	00:21	00:21	00:05		00:21									
Fr Arboga	05:35	06:01	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	09:35	10:01		09:40									
	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05		00:05									
Fr Valskog	05:40	06:10	06:40	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:10		09:40									
	00:08	00:11	00:08	00:11	00:08	00:11	00:08	00:11	00:08	00:11		00:08									
Fr Köping	05:48	06:18	06:48	07:18	07:48	08:18	08:48	09:18	09:48	10:18		09:48									
	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06		00:06									
Fr Kolbäck	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30		09:40									
	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05		00:05									
Fr Dingtuna	06:05	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	09:35	10:05	10:35		09:40									
	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04		00:04									
Fr Västerås V	06:09	06:39	07:09	07:39	08:09	08:39	09:09	09:39	10:09	10:39		09:40									
T Västerås C	06:13	06:29	06:43	06:59	07:13	07:29	07:43	07:59	08:13	08:29	08:43	08:59									
												09:13									
												09:29									
												09:43									
												09:59									
												10:13									
												10:29									
												10:43									
Västerås - Örebro																					
Fr Västerås C	04:47	04:59	05:17	05:29	05:47	05:59	06:17	06:29	06:47	06:59	07:17	07:29	07:47	07:59	08:17	08:29	08:47	08:59	09:17	Och så vidare	
	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	
Fr Västerås V	04:50	05:20	05:50	06:20	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	
	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	
Fr Dingtuna	04:54	05:24	05:54	06:24	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	09:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	
	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	
Fr Kolbäck	04:59	05:29	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	08:59	09:29	09:59	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	
	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	
Fr Köping	05:12	05:42	06:12	06:42	07:12	07:42	08:12	08:42	09:12	09:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	
	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	
Fr Valskog	05:19	05:49	06:19	06:49	07:19	07:49	08:19	08:49	09:19	09:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	
	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	00:06	00:11	
Fr Arboga	05:25	05:27	05:55	06:25	06:27	06:55	07:25	07:27	07:55	08:25	08:27	08:55	09:25	09:27	09:55	09:57	10:25	10:27	10:55	10:57	
	05:48	05:48	06:18	06:18	06:48	06:48	07:18	07:18	07:48	07:48	08:18	08:18	08:48	08:48	09:18	09:18	09:48	09:48	10:18	10:18	

Tidtabell för pendeltåg mellan Sala - Västerås - Eskilstuna

Sala - Eskilstuna													
Fr Sala	05:05	05:35	06:05	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	09:35	10:05	10:35	osv.
Fr Ransta	05:12	05:42	06:12	06:42	07:12	07:42	08:12	08:42	09:12	09:42	10:12	10:42	
Fr Tillberga	05:20	05:50	06:20	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	
T Västerås C	05:29	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	08:59	09:29	09:59	10:29	10:59	
Fr Västerås C	05:31	06:01	06:31	07:01	07:31	08:01	08:31	09:01	09:31	10:01	10:31	11:01	
Fr Kolbäck	05:43	06:13	06:43	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	11:13	
Fr Kvikksund S	05:53	06:23	06:53	07:23	07:53	08:23	08:53	09:23	09:53	10:23	10:53	11:23	
T Eskilstuna	06:03	06:33	07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	11:03	11:33	
	L		L		L		L		L		L		
Eskilstuna - Sala													
Fr Eskilstuna	04:53	05:23	05:53	06:23	06:53	07:23	07:53	08:23	08:53	09:23	09:53	10:23	osv.
Fr Kvikksund S	05:03	05:33	06:03	06:33	07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	
Fr Kolbäck	05:13	05:43	06:13	06:43	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	
T Västerås C	05:24	05:54	06:24	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	09:54	10:24	10:54	
Fr Västerås C	05:26	05:56	06:26	06:56	07:26	07:56	08:26	08:56	09:26	09:56	10:26	10:56	
Fr Tillberga	05:35	06:05	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	09:35	10:05	10:35	11:05	
Fr Ransta	05:43	06:13	06:43	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	11:13	
T Sala	05:51	06:21	06:51	07:21	07:51	08:21	08:51	09:21	09:51	10:21	10:51	11:21	
	L		L		K		L		L		L		

K= Tåget kommer från Katrineholm

L= Tåget fortsätter till, resp. kommer från Linköping





LANDSTINGET
VÄSTMANLAND

Kontaktuppgifter

Kollektivtrafikmyndigheten
Ängsgårdsgatan 12
721 30 Västerås
Telefon: 021-17 30 00 (växel)
kollektivtrafikmyndigheten@ltv.se
www.ltv.se/kollektivtrafik
www.vl.se

Diarienummer: KTM 160081