

Morgondagens Kollektivtrafik



Lägesrapport för år 2009



www.merkoll.se

En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Finansiärer

Mer Koll finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden, samt följande organisationer:



ARBOGA KOMMUN



DEGERFORS
KOMMUN



Fagersta
KOMMUN



Länstrafiken



ASKERSUNDS
KOMMUN



ESKILSTUNA
KOMMUN



Kungsör



Västmanlands Lokaltrafik



HALLSBERGS
KOMMUN



KARLSKOGA
KOMMUN



Kungsör



BANVERKET



Hallstahammars
kommun



Laxå



Vägverket



KÖPINGS
KOMMUN



KUMLA KOMMUN

LEKEBERGS
KOMMUN



REGIONFÖRBUNDET
ÖREBRO



LINDESBERGS
KOMMUN



Surahammars
kommun

LJUSNARSBERGS
KOMMUN



Länstyrelsen
Västmanlands län



NORBERG
Norbergs Kommun



VÄSTERÅS STAD



SALA
KOMMUN



ÖREBRO



Skinnskattebergs
kommun

Innehållsförteckning

Kapitel 1	Inledning
Kapitel 2	Bakgrund
Kapitel 3	Starka Stråk
Kapitel 4	Marknad
Kapitel 5	Förstudier



Fördubblat resande

Allt fler människor väljer att resa kollektivt när kollektivtrafiken anpassas efter människors behov av effektiva, tillgängliga och prisvärda transporter.

För att nå detta och ett mer långsiktigt hållbart resande respektive tillgänglighet, konkretiseras detta i Mer Koll med en gemensam utgångspunkt.

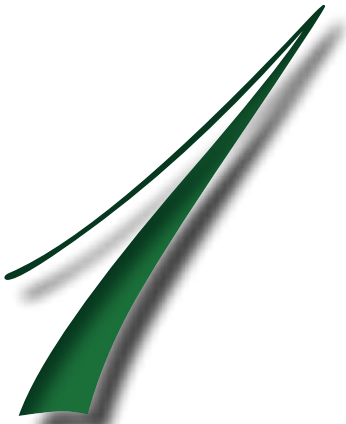
Utgångspunkten är att nå en väl utvecklad kollektivtrafik och infrastruktur som erbjuder stora möjligheter till dagligt resande inom regionen och mellan regioner.

När vi blickar framåt ser vi möjligheter att flytta över resandeströmmar från personbil till kollektivtrafik, vilket också är medlet för minskad miljöpåverkan. Vi ser också att den största potentialen för ökad andel resande är i redan befintliga pendlingsstråk, varför särskilda utredningar över snabbusslinjer och tågresande genomförts.

I glesare områden behövs också en basnivå för kollektivtrafiken. Stomtrafiken kompletteras med busstrafik av mer lokal karaktär.

*Stig Johansson
Projektledare*

Hur fördubblar vi resandet med kollektivtrafik till 2020?



Inledning

Inom delprojektet marknad har arbetet med Testresenär och "Kulturbussarna" kommit igång.

Förstudier enligt lagen om byggande av järnväg är igång i stråket Eskilstuna - Västerås. Däremot är förstudien Länspendeln (Norabanan) försenad. Banverket beräknar att komma igång med behovsanalysen i januari 2010 och att tidplanen för slutförandet kommer att hålla.

Läs mer om delprojekten i respektive avsnitt nedan.

Nio månader sedan start

Det har varit många goda viljor som bidragit till skapandet av Mer Koll. Nu skriver vi januari 2010 och nio månader har förflutit sedan ansökan om EU bidrag lämnades. Det är därför dags att summera året 2009. Vad har hänt och var står vi idag?

Arbetet med att skapa projektet började redan i oktober 2008. Startskottet var en träff med tjänstemän från berörda kommuner. Tiden efter det mötet och fram till mars användes till att förankra projektidén, budget/finansiering och skrivandet av ansökan om EU bidrag.

Ansökan lämnades till Tillväxtverket den 27 mars 2009, beslutet att projektet beviljats EU bidrag kom i slutet av juni.

I väntan på beslutet från Tillväxtverket började arbetet med att leta lokaler till projektkansliet. Tidigt konstaterades att det inte fanns lokaler hos projektägaren, Länstrafiken. Därför hyrdes och möblerades två rum i NetCity, Örebro. Dit flyttade Stig Johansson och Maria Segelberg som började att "rigga" projektet. Målet var att delprojekten skulle kunna starta så snart möjligt efter att beslutet från Tillväxtverket kommit.

Har allt kommit igång

En hel del har hänt sedan ansökan lämnades, samtidigt som en del av det som planerats blivit försenat.

Uppdraget som följeforskare har gått till KTH.

Vi har med gott resultat visat hur kollektivtrafiken kan utvecklas positivt i stråket Örebro - Lindesberg - Ljusnarsberg, med fokus på Lindesberg.

På grund av personalbrist har vi inte kommit igång i den takt som var planerad för Västmanland. Parallellt med arbetet i Mer Koll, driver Västerås Stad ett eget projekt om utvecklingen av stadstrafiken. Detta projekt har betydelse för kollektivtrafiken och är naturligtvis bra att det genomförs. Den arbetstid som VL:s medarbetare lägger på detta har emellertid lett till att vi får avvakta med arbetet i Starka Stråk.

I början av januari startar emellertid arbetet med Starka Stråk i Skinnskatteberg.

System för uppföljning

Projektet med sin stora geografiska spridning och ett stort antal delprojekt med underprojekt, har en inbyggd problematik när det gäller uppföljningen. Mycket av projektkansliets arbete har därför koncentrerats på att skapa ett fungerande ekonomi- och uppföljningssystem. Reklambyrån NPP i Örebro, fick i uppdrag att ta fram logga och att skapa hemsidan www.merkoll.se. I samband med det skapades även ett intranät med tidredovisning och uppföljning.

Tillsammans med Sweco skapade kansliet ett digitalt system som följer budget och utfall. Detta är kopplat till tidredovisningen i intranätet. Systemet uppdateras dagligen, vilket gör att ekonomin i respektive delprojekt med underprojekt kan följas på detaljerade nivåer, direkt i datorsystemet. Detta ger projektkansliet med flera möjligheter att följa utvecklingen på detaljerade nivåer, vilket också ger möjlighet att gripa in tidigt om budgeten inte håller.

Håller budgeten

Ja, budgeten håller men utfallet för 2009 är under budget. Finansieringen av delprojekt har inte rekvirerats som planerats. Detta beror till största delen på förseningar i några av delprojekten. Inrapportering av arbetad tid har inte alltid skett för pågående delprojekt.

Under inledningen av 2010 kommer projektkansliet att lägga sitt fokus på rutiner för att få in medfinansieringen till delprojekten, enligt budget.

Under första hälften av 2010 kommer det att göras omfördelningar av medel inom ramen för budgeten. Detta görs för att dels finansiera ytterligare en förstudie. Dels för att finansiera en 50 procents tjänst till projektkansliet. Pengarna finns med från början så det är en budgettekniska fråga.





Bakgrund

Regionförstoring genom utvecklad kollektivtrafik

För att nå ett mer långsiktigt hållbart resande respektive tillgänglighet, konkretiseras detta i Mer Koll med en gemensam utgångspunkt. Utgångspunkten är att nå en väl utvecklad kollektivtrafik och infrastruktur som erbjuder stora möjligheter till dagligt resande inom regionen och mellan regioner. När vi blickar framåt ser vi också möjligheter för resenären att på ett enkelt och snabbt sätt få information om resmöjligheter och betalningsätt samt klimatpåverkan vid val av färdstätt.

Med utvecklad kollektivtrafik lyfts den regionala tillgängligheten fram i begreppen glesbygd, tätorter, centralorter och regioner. I Mer Koll ges tillgänglighetsbegreppet en bredare innebörd. Det ska även omfatta restid och förekomst av alternativ, liksom turtäthet i kollektivtrafiken.

I Mer Koll ska arbetet med att nå regionförstoring och tillgänglighet även relateras till all samhällsbetald trafik.

Kollektivtrafiken ska utvecklas så att en ökad efterfrågan kan tillgodoses och att resandeströmmar flyttas över till kollektivtrafik från personbil, vilket också är medlet för minskad miljöpåverkan. Vi ser också att den största potentialen för ökad andel resande är i redan befintliga pendlingsstråk, varför särskilda utredningar över snabbusslinjer och tågresande ska genomföras. I glesare områden behövs också en basnivå för kollektivtrafiken med tillfredsställande hållplatser och tillräcklig trafiksäkerhet. Stomtrafiken kompletteras med busstrafik av mer lokal karaktär.

Med målen regional utveckling, tillgänglighet och regionförstoring i fokus har Länsstrafikens ägare ställt sig bakom det fortsatta arbetet med Mer Koll.

Gemensamt för länsstrafikens ägare är viljan att uppnå

ett stomnät av buss- och tågtrafik kompletterat med regionala stråk där resan även kombineras med den särskilda kollektivtrafiken. För att nå detta krävs utredningar som ökar kunskapen om trafiklösningar för att skapa bättre planeringsförutsättningar. Hit hör också att utveckla trafiklösningar i stadstrafik, järnvägsstråk och i form av hållplatser, bytespunkter och resecentra.

Transportinfrastruktur

Infrastrukturen behöver hela tiden förbättras för att en region ska utvecklas. Det gäller inte minst för att utveckla samhällets transportstråk och kollektivtrafik. Om inte detta utvecklas i samma takt som övriga sektorer i regionen uppstår allokeringsproblem, med samhällsekonomiska förluster som följd.

Regeringen har gett de regionala och statliga organen med ansvar för transportinfrastruktur i uppdrag att arbeta med planer för investering i infrastruktur. För att kollektivtrafikens framtida behov av bättre infrastruktur ska bli tillgodosedda är det nödvändigt att Länsstrafiken och regionala myndigheter skapar ett underlag med en samlad bild över behovet, där prioritering av insatser och investeringskostnader med fokus på tillgänglighet genom en utvecklad kollektivtrafik och infrastruktur som ger regionförstoring finns med.



En stor del av kollektivtrafikens attraktivitet hänger samman med den infrastruktur som omger färdmedlet eller den service som ges i anslutning till resan. De förbättringar som kan åstadkommas för att nå ökad tillgänglighet kan delas in i fler turer med goda anslutningar för kombinerade resor och bättre väntmiljöer vid bytespunkter och resecentra, miljö-

vänliga fordon med hög standard/komfort och snabbare förbindelser. Hit hör också åtgärder för att skapa särskilda bussgator, bussprioriteringar vid trafiksignaler och realtidssystem samt förbättrings- och hastighetshöjande åtgärder för tågtrafiken.

Kunskapsunderlag om infrastruktur och byggd miljö kring stationer, hållplatser m.m. är ofta otillräckliga. För att få bättre beslutsunderlag i trafikplaneringen behöver underlagen kompletteras med nödvändiga och prioriterade insatser samt kostnader för åtgärder. Detta bör ske genom en grundläggande inventering av resecentra, stationer, hållplatser och andra bytespunkter för all kollektivtrafik.

Projektidé

Projektidén är att stärka kopplingen mellan trafikering och infrastruktur, och att utveckla samverkan mellan olika transportslag. På så vis kan en utvecklad kollektivtrafik som erbjuder stora möjligheter till dagligt och miljömässigt hållbart resande inom regionen och mellan regioner nås, vilket också är utgångspunkten för ökad regionförstoring och tillgänglighet. Detta ska åstadkommas genom en bättre samordning mellan olika trafikslag inom persontrafiken. Visionen är att fördubbla antalet resande med kollektivtrafik till år 2020, jämfört med år 2006.

Samverkan

I Mälardalen samverkar 23 kommuner med Länsstrafiken Mälardalen, Banverket, Vägverket, Länsstyrelsen i Västmanland och Regionförbundet Örebro i arbetet med att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till år 2020. Arbetet sker inom ramen för samverkansprojektet Mer Koll, mer kollektivtrafik. Det geografiska området består av Västmanlands och Örebro län samt Eskilstuna i Södermanlands län.

I de 23 kommunerna bor drygt 625 000 personer och mer än 60 procent av Mälardalens jobb finns här. Befolkningstillväxten är stor som helhet och beror till största del på inflyttning, vilket visar på stor attraktivitet. Av landets största städer ligger Västerås och Örebro i området. En annan viktig stad är Eskilstuna. I området utbildas en stor del högskolestudenter genom Mälardalens Högskola som finns i både Västerås och Eskilstuna samt Örebro Universitet.

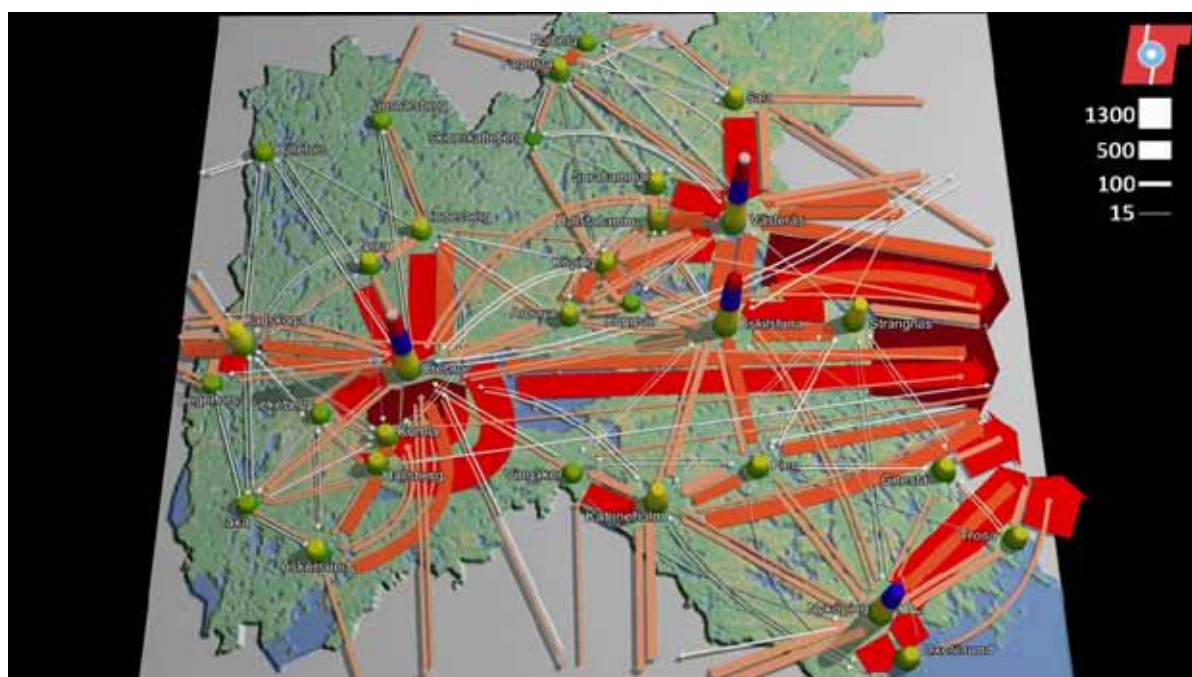
Näringslivet i området står för mer än hälften av BNP i Mälardalen. För flera av de högteknologiska företagen som etableras och utvecklas i regionen är det en lokalisering ute i Europa och inte i övriga Sverige som är alternativet. Mer platsbundna företag inom exempelvis turism, får tillsammans med kulturevenemang, allt större betydelse för regionens arbetsmarknad och ekonomi.

Arbetspendling

Inom regionen är resandet stort och allt fler är beredda att arbetspendla allt längre om rätta förutsättningar ges. I bilden nedan anges all arbetspendling för den mellankommunala pendlingen i Västmanland, Sörmland och Örebro län.

Näringsliv och offentlig sektor i de tre största kommunerna inom Mer Koll (Örebro, Eskilstuna och Västerås) utgör en stor dragingskraft för arbetstagare i regionen.

Även arbetsmarkanden utanför regionen har betydelse, tydligast är den stora pendling som sker till och från Stockholms län.





Starka Stråk

Vad ska vi göra

Idag använder vi inte på ett effektivt sätt kombinationen mellan linjelagd trafik (buss, tåg och flyg) och den särskilda kollektivtrafiken (skolskjuts mm) i planering av trafikupplägg. Det är inte ovanligt att den särskilda kollektivtrafiken kör långa sträckor parallellt med linjetrafiken. Om man kombinerar fördelarna i trafiktyperna, så nås en attraktivare och mer kostnadseffektiv kollektivtrafik. Lösningar som möjliggör kombinerade resor kommer även avsevärt öka tillgängligheten för stora grupper av resenärer och skapa regionförstoring.

Resenärer vill att resandet ska ske snabbt, vara enkelt och pålitligt, vilket också har stark påverkan på kollektivtrafikens andel av arbetspendling.

Det Mer Koll i första hand ska eftersträva är att öppna upp trafiken genom att förenkla de trafiklösningar som redan finns och göra informationen om hela resan lättare tillgänglig.

Mer Koll har att inventera all samhällsbetald kollektivtrafik. I inventeringen ingår också att beskriva demografiska och näringsgeografiska faktorer som påverkar behov av och efterfrågan på kollektivtrafik. Denna inventering ska beskriva nuläget. Därefter har Mer Koll att analysera och föreslå åtgärder för att nå kombinerade resor och ta bort parallell trafik där så är möjligt. Uppdraget är också att föreslå snabba transporter med hjälp av stornätstrafik, vilket kommer att ha stor påverkan på regionförstoring. Vidare har Mer Koll att föreslå bytespunkter och särskilt studera intermodala resecentra.

Uppdraget är också att beskriva, analysera och föreslå nödvändiga åtgärder på hållplatser, så att dessa upplevs som trygga och säkra för resenärer och busschaufförer. Hållplatserna ska särskilt beaktas utifrån lämplig placering och utformning med hänsyn tagen till tillgängligheten för resenärer.

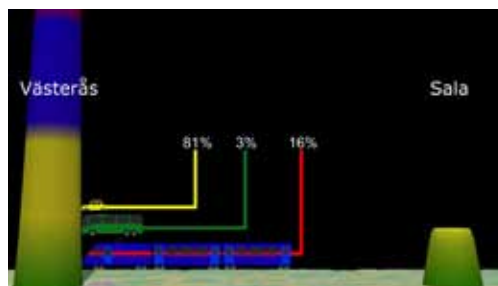
Konceptet Starka Stråk ska underlätta och göra det enklare för resenärer att ta sig från punkt a till punkt b samtidigt som kollektivtrafiklösningen ska effektiviseras.

Kollektivtrafikens andel

Generellt inom regionen för Mer Koll är andelen arbetspendlare som reser kollektivt, under en fjärdedel.

Exempelvis är det varje vardagsmorgon 81 procent som tar bilen från centrala Sala för att åka till jobbet i centrala Västerås. Det är bara tre procent som åker buss och 16 procent som tar tåget, se figur nedan.

Andelen som åker kollektivt från Sala till Västerås har ökat med en procentenhet sedan 1990. Detta är inget speciellt för Salaborna, det ser likadant ut i de flesta kommunrelationer.



Hur gick det 2009

Inom Starka Stråk har arbetet i Lindesbergs kommun och stråket mot Örebro genomförts. Arbetet har visat att det går att nå stora fördelar för både trafikering och ekonomi, när all kollektivtrafik slås samman i en enda planeringsmodell. Särskild rapport om det nya trafikupplägget kommer senare under våren.

Lindesbergs kommun har aktivt deltagit i arbetet. Resultatet från det gemensamma arbetet har lett fram till att vi nu har en fungerande arbetsmodell för att ta fram nya stråkvisa trafikupplägg. Den arbetsmodellen kommer nu att tillämpas i samtliga stråk och kommuner.

Arbetet med de besparingar som styrelserna för Länstrafiken respektive VL beslutat om, sker parallellt med arbetet i Mer Koll.

Personalbrist i Västmanland har lett till förseningar i arbetet med Starka Stråk.

Arbetet i Skinnskatteberg påbörjades i december 2010. Arbetet kommer att starta i ytterligare fyra kommuner under början av 2010.

Hur jobbar vi 2010

Den gemensamma målsättningen för projektets intressenter är att gå samman för att skapa regionförstoring och större arbetsmarknad genom ökad tillgänglighet, med hjälp av mer utvecklad kollektivtrafik. Att gå samman på det här viset är en metodik som tidigare inte prövats.

Av bilden nedan framgår den arbetsmodell som tillämpas för att nå fram till ett nytt trafikupplägg.

Arbetsgruppen

Arbetsgruppen tar fram tider då skolbarnen börjar respektive slutar skolan. Uppgifterna jämförs med buss- och tågtidta-beller för att skapa ett mer anpassat trafikupplägg till både skolelever och arbetspendlare. I samband med detta tar gruppen även fram uppgifter om var arbetspendlarna kommer från och till vilken geografisk plats eller arbetsplats de ska.

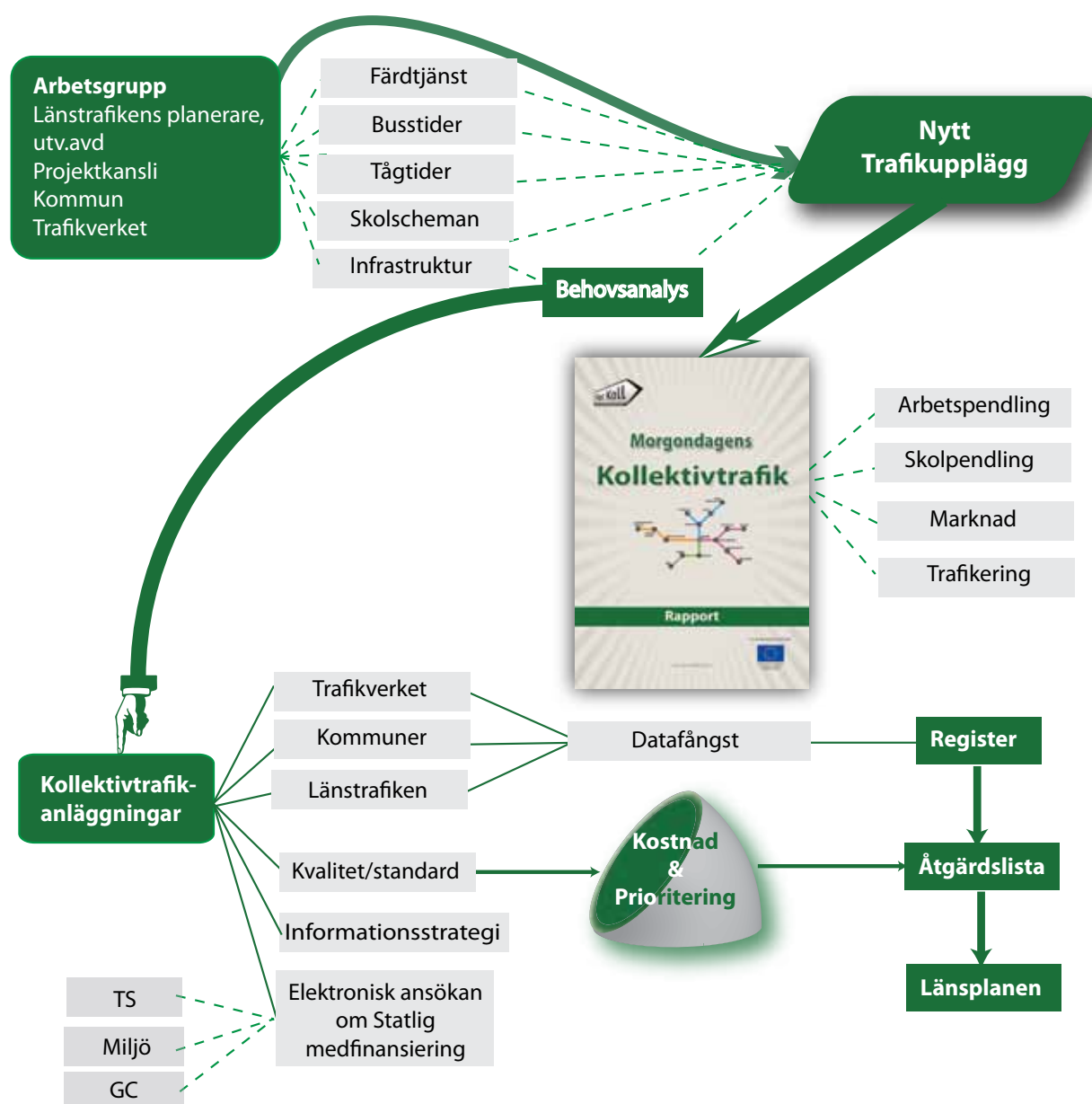
En rapport skrivs om det "nya trafikupplägget" för stråket. I rapporten kommer analysen av trafikering och motivering samt konsekvenser att anges.

Kollektivtrafikanläggningar

Arbetsgruppen genomför även behovsanalyser av kollektivtrafikens infrastruktur utifrån planer på ny- och ombyggnad av exempelvis hållplatser och pendlarparkeringar. I behovsanalysen tas även med prioritering och finansiering.

Behovsanalysen ligger till grund för vilken kvalitet/standard som infrastrukturen behöver ha för att skapa ökad tillgänglighet. Utifrån detta skapas ett register som även innehåller kostnader för genomförandet.

Allt stäms av mot länsplanen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar.





Marknad

Marknadsföring

En internationell undersökning (Kelly Services, 2008) visar att närmare 40 procent av svenska arbetstagare hellre tar bilen än kollektivtrafiken till jobbet. Undersökningen visar vidare på att svenskarna använder kollektivtrafiken i mindre grad än övriga studerade länder i Europa. Med anledning av det behöver vi dels få bättre kunskap om hur det förhåller sig och varför arbetspendlare undviker kollektivtrafiken. Dels behöver vi bättre marknadsföra kollektivtrafiken och peka på de fördelar och möjligheter som kan erbjudas.

Med olika marknads- och informationsinsatser ska Mer Koll skapa en attraktiv kollektivtrafik i utveckling så att människorna får en enklare och bättre vardag – enkelt, tryggt och miljövänligt. Detta ställer nya krav på den ordinarie verksamheten för att utveckla, samordna, marknadsföra och sälja kollektivtrafiken inom regionen för Mer Koll och vidare i det gränsöverskridande samarbetet med angränsande län.

Hur gick det 2009

Fler Kortresor och Färre Kuponger i Västerås

I samverkan med Vägverket genomförs projekt som ska leda fram till ökat antal resenärer med kollektivtrafik. Detta görs genom att låta pendlare få prova på (bli Testresenärer).

Ett första projekt med testreseärer startade under hösten 2009 och kommer att avslutas i början av 2010.

Utifrån ett nuläge där Västeråsborna idag reser med olika typer av värdebevis ville vi i ett första steg få en bättre bild över våra kunders beteende, men också fånga potentiella kunder och bygga en databas över detta. Vi visste också att en alltför stor del reser med värdekuponger, detta ville vi i ett andra steg försöka förändra. Och som ett tredje steg ville vi se om ett antal bilresenärer kunde bli testpiloter inom kollektivtrafiken.

I steg *ett* riktade vi oss med ett utskick mot samtliga hushåll i Västerås (ca 64 000 st.) mot vana resenärer med budskapet; Hur reser du med stadstrafiken? Hur betalar du dina resor?

I steg *två* riktade vi oss mot resenärer som reser lite då och då (utifrån de 64 000 hushållen) där vi försökte ändra deras

beteende genom erbjudandet; Skicka in ett kuponghäfte så får du ett värdekort!

I steg *tre* riktade vi oss mot potentiella kunder som idag är bilresenärer (i ett urval på ca 12 500 st. i Västerås), vilka hade ett resebeteende som gjorde att de lika gärna skulle kunna åka kollektivt, med erbjudandet; Vill du prova på? Vi fick totalt 6 129 svar, varav 495 personer valdes ut som testpiloter och får prova att åka kollektivt utan kostnad under två veckor. Utvärdering kommer att ske under 2010.

Faller detta väl ut kommer liknande erbjudanden att göras i andra delar av regionen för Mer Koll.

Kulturbussar – Att samordna kulturevenemang med kollektivtrafiken

Örebroregionen erbjuder flera spännande kulturevenemang, som främst är förlagda till sommarsäsongen. En stor del av dessa upplevelser förutsätter att publiken kan ta sig till och från evenemanget på egen hand. Att i högre grad samordna kollektivtrafiken med kulturella upplevelser ses som en viktig insats för att berika regionen.

Tillgängligheten är viktig för näringen inom turism och kultur, liksom att finna praktiska lösningar för kulturbesökare. Att samordna kommunikationer handlar förstås också om en inriktning mot ett långsiktigt och hållbart miljötänkande. Uppdraget är att:

1. Utredda förutsättningarna att under högsäsong – i detta fall sommaren - skapa nya möjligheter att med kollektivtrafik kunna besöka evenemang i Örebroregionen.
2. Inventera de kulturevenemang som kan bli aktuella för projektet.

Genom ett inventeringsarbete där de praktiska förutsättningarna går igenom, skapas även möjlighet till samverkan med andra intressenter, såväl inom kulturområdet som inom annan verksamhet. Som en del av projektet bör även ingå att se nya potentiella kanaler för marknadsföring. Arbetet kommer även pågå under 2010.



Förstudier

Infrastruktur

Snabba och effektiva järnvägslänkar med moderna och väl anpassade resecentra kommer att spela allt större roll för regionförstoring och tillgänglighet. Det kommer också ha betydelse för företagsetablering, sysselsättning och befolkningens val av plats att bo på.

På många av regionens stråk saknas idag effektiva tågförbindelser. Restiderna blir därför långa även på korta distanser. Dagens järnvägsförbindelse mellan regionens städer håller inte måttet. Nya och upprustade järnvägar behövs för att möta dagens och morgondagens krav.

Järnvägslänkar är en viktig del av framtidens mellansvenska transportsystem som länkar samman regionerna Värmland, Örebro och Västmanland med Stockholm, Oslo och Göteborg. Väl upprustade järnvägslänkar minskar också restider drastiskt, vilket underlättar kontakterna med storstadsregioner i övriga Europa.

Kommuner från öster till väster och från norr till söder har skilda struktur. När järnvägslänkar bättre knyter dem samman kommer de att komplettera varandra på ett positivt sätt. Ett livskraftigt ortssystem är också en förutsättning för regionförstoring och positiv regional utveckling med väl fungerande samverkan i och mellan regioner.



Arbetsmarknader knyts också närmare till varandra vilket ökar tillgången till arbetskraft, både när det gäller antal och kompetens. Dessutom ökar antalet alternativa möjligheter till intressant sysselsättning, för den enskilde medborgaren. Det medger i sin tur möjligheten att bo kvar på eller flytta tillbaka till hemorten.

Konceptet Förstudier ska på sikt underlätta och göra det enklare för resenärer att ta sig från punkt a till punkt b med tåg eller en kombination av tåg och andra färdmedel, samtidigt som kollektivtrafiklösningen ska effektiviseras.



I arbetet med förstudier ligger också att ta fram smarta lösningar för resecentra.

Hur gick det 2009

Arbetena med förstudier har startat planenligt, med undantag för behovsanalysen till förstudien av **Länspendeln** (järnväg Örebro - Nora). Detta är några månader försenat, men kommer att komma i gång under januari 2010.

Arbetet med förstudien av järnvägsförbindelsen mellan **Eskilstuna - Västerås** kom igång som planerat. Behovsanalysen är avklarad och arbetet med hela förstudien är påbörjad. Förstudien kommer att avslutas till hösten 2010.

Laxå har genomfört sin förstudie över hur de vill använda **resecentrum i Laxå tätort** för bättre bussangöring, pendlarparkering mm. Kommunen kommer nu att skriva och lämna ansökan om statlig medfinansiering för byggandet. Detta görs tillsammans med länstrafiken och ansökan lämnas till Vägverket i januari 2010.

Sala har gjort sin analys över pendlarparkering till **resecentrum i Sala tätort** färdig. Länsstyrelsen i Västmanland har inte satt av några pengar till kollektivtrafikanläggningar i länsplanen. Någon statlig medfinansiering till byggandet kan troligen inte fås för 2010.

I **Lindesberg** och **Nora** har arbetena med deras resesentrum påbörjats. Förstudierna kommer att avslutas under 2010.



för oss som är på väg



Länstrafiken Mälardalen AB