Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-03-17

Ärende
TN 2021-0280

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-04-20, punkt 6

Yttrande över remiss avseende Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram

Ärendebeskrivning

Ärendet är ett svar på remiss av Region Västmanlands förslag till Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram, remissversion 2021-02-18

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden avger remissyttrande i enlighet med förvaltningschefens förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-03-17

Ärende
TN 2021-0280

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Bakgrund

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik, kollektivtrafiklagen, ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. En av myndighetens centrala uppgifter är att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål för den regionala kollektivtrafiken. Region Västmanland har för avsikt att revidera programmet en gång per mandatperiod.

Region Västmanland remitterar förslag till Västmanlands tredje version av regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP). Trafikförsörjningsprogrammet formulerar behov, mål och strategier för regional kollektivtrafik i länet med målår 2030 samt framåt. Programmet utgår från den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Västmanland som antogs i juni 2020. Trafikförsörjningsprogrammet planeras att beslutas vid regionfullmäktige efter sommaren 2021.

Region Stockholm genom trafikförvaltningen är en av remissinstanserna. Yttrandet har tagits fram i samråd med tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen har tagit del av remissversionen och lämnar nedan några reflektioner och mindre synpunkter.

Helheten
Remissversionen är välskriven och lättläst. Den gör tydliga kopplingar till kollektivtrafiklagen och svarar upp mot de krav på innehåll som regleras i lagen. Trafikförvaltningen lämnar inga synpunkter på trafikala eller geografiska beskrivningar inom Västmanland i programmet utan fokuserar på programmet i sin helhet och beskrivning av mål och strategier samt storregionala frågor.

Ändrade omvärldsförutsättningar
Under 2020 och början av 2021 har covid-19 pandemin kraftigt påverkat kollektivtrafikresandet nationellt och regionalt vilket får effekter för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas förutsättningar att bedriva och utveckla kollektivtrafik. På vilket sätt och i vilken omfattning pandemins konsekvenser kommer påverka kollektivtrafiken är fortfarande ovisst.

Det är utmanande att fastställa långsiktiga mål för kollektivtrafiken idag. Det behövs tid för att utvärdera konsekvenserna av pandemin och invänta en återhämtning eller ett nytt normalläge för kollektivtrafiken. Det är förståeligt att Region Västmanland överväger att göra en snar revidering. Det är en prekär situation som flera regionala kollektivtrafikmyndigheter delar i samband med framtagande av trafikförsörjningsprogram.

Mål för den regionala kollektivtrafiken
Remissversionen har en målmodell som bygger vidare på Regional Utvecklingsstrategi (RUS) för Västmanland som beslutades i juni 2020. Den övergripande visionen är *Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland* som direkt kopplar till visionen i RUS. Huvudmålet är att kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska öka. Målet är kvantifierat till 30 % marknadsandel. Det framgår inte i trafikförsörjningsprogrammet från vilken utgångspunkt som detta mål är satt. Enligt nulägesbeskrivningen som gjordes som stöd inför framtagandet av remissversionen innebär det en fördubbling från dagens andel på runt 15 procent. Det är av intresse att ha en nulägesbild av marknadsandelen beskriven i trafikförsörjningsprogrammet för att förstå ambitionsnivån med att kollektivtrafiken ska uppnå 30 % marknadsandel av de motoriserade resorna.

Region Västmanland har identifierat tre målområden som bidrar till ökad marknadsandel, dvs. Smart kollektivtrafik, Användbar kollektivtrafik och Attraktiv region. Därtill nämns ett urval av indikatorer som tillsammans ska ge en samlad bedömning av måluppfyllelse. Det finns inga måltal eller utgångslägen för indikatorerna i trafikförsörjningsprogrammet. Det skulle ge mer tyngd om det fanns kvantifieringar av ovanstående indikatorer i programmet.

Gemensamt ansvar för måluppfyllelse
Remissversionen beskriver föredömligt om allas ansvar att bidra till måluppfyllelse under rubrikerna *Arbetsfördelning*, *Så kan vi arbeta för måluppfyllelse* och *Behov av kollektivtrafik för måluppfyllelse.* Innehållet både synliggör och tydliggör aktörernas gemensamma ansvar för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Regionala kollektivtrafikmyndigheter kan inte ensam uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål utan är beroende av de aktörer som har rådighet över samhällets olika delar.

Storregional trafik
Förbindelserna mellan regionerna Västmanland och Stockholm samt de övriga regionerna i Östra Mellansverige är viktiga för den gemensamma marknaden för arbete, utbildning och bostäder. Det ger både en nationell och internationell konkurrenskraft samt möjligheter och kvaliteter för människor och företag i de berörda regionerna. Remissversionen ger uttryck för att verka för den gemensamma inriktningen som beskrivs i de regionala samverkansforumen Östra Mellansverige (ÖMS) och En Bättre Sits (EBS), vilket trafikförvaltningen anser vara positivt.

Mindre noteringar
Utveckla gärna begreppet baskrav och hur de tillhörande indikatorerna skiljer sig åt gällande indikatorer för målen. Trafikförvaltningen tolkar baskraven som en form av miniminivå av dagens läge, men det behöver i så fall förtydligas.

Se över den kronologiska ordningen på samrådsprocessen under rubriken *Samråd och underlag* för att underlätta läsbarheten.

Ekonomiska konsekvenser
Det finns inga ekonomiska konsekvenser av beslutet.

Riskbedömning
Det föreligger inga risker med beslutet.

Konsekvenser för miljön
Det finns inga konsekvenser för miljön av beslutet.

Sociala konsekvenser
Det finns inga sociala konsekvenser av beslutet.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram

Remissversion, 2021-02-18



Dnr: KTM 200084

Förord

Skrivs senare

Innehåll

INLEDNING ... 3

LAG (2010:1065) OM KOLLEKTIVTRAFIK ... 4
TRAFIKPLIKT ... 4
PROGRAMMETS KONTEXT ... 4

VÅRT UTGÅNGSLÄGE ... 5

BEFOLKNING ... 5
PENDLING ... 5
VÄSTMANLANDS KOLLEKTIVTRAFIK ... 7
PÅGÅENDE PROJEKT ... 11
NÅGRA TRENDER MED PÅVERKAN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKEN ... 12

MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN ... 13

VISION OCH MÅL ... 13
UPPFÖLJNING MÅLUPPFYLLELSE ... 14
SÅ KAN VI ARBETA FÖR MÅLUPPFYLLELSE ... 15
KOMMUNER BIDRAR TILL MÅLUPPFYLLELSE ... 16

BASKRAV ... 17

EFFEKTIVITETSKRAV ... 17
MILJÖKRAV ... 17
TILLGÄNGLIGHETSKRAV ... 17
KVALITETSKRAV ... 17
TRYGG OCH SÄKER KOLLEKTIVTRAFIK ... 17

BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK FÖR MÅLUPPFYLLELSE ... 18

STORREGIONAL TRAFIK ... 18
REGIONAL STOMTRAFIK ... 18
KAPACITETSSTARK, MODERN OCH PRIORITERAD STADSTRAFIK I VÄSTERÅS ... 21
INOMKOMMUNAL TRAFIK ... 22
ANPASSADE TJÄNSTER FÖR LANDSBYGDEN ... 22
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOMMERSIELL TRAFIK ATT BIDRA TILL MÅLUPPFYLLELSE ... 22

GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI ... 23

TIDSPERSPEKTIV ... 23
ARBETSFÖRDELNING ... 23
BEHOV INFRASTRUKTUR ... 24
TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING ... 26
KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN ... 27
KONKURRENSNEUTRALT TILLTRÄDE TILL KOLLEKTIVTRAFIKENS ANLÄGGNINGAR ... 27
DIGITALISERING ... 27
MARKNADSFÖRING OCH INFORMATION ... 27
UTVECKLA INNOVATIVA LÖSNINGAR ... 28
FINANSIERING ... 28

SAMRÅD OCH UNDERLAG ... 29

SAMRÅDSPROCESS ... 29
KÄLLOR OCH UNDERLAGSMATERIAL ... 30
KONTAKTPERSONER REMISSVERSION ... 30

Inledning

Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram beskriver mål och behov för länets kollektivtrafik med riktning mot och bortom 2030.

Programmet knyter an till länets Regionala Utvecklingsstrategi (RUS) som antogs i juni månad 2020. I RUS beskrivs bland annat att Västmanland år 2030 har ett hållbart transportsystem där andelen kollektivtrafik, tillsammans med cykling och gång, har ökat. Att bekväm och tillförlitlig tågtrafik hanterar de större resandevolymerna inom och utanför länet som kompletteras med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter för det lokala resandet. På landsbygderna har allt fler anpassade tjänster utvecklats som möjliggör ett hållbart resande. Alla bussar och allt fler bilar drivs på el eller fossilfria drivmedel.

Västmanlands län är strategiskt beläget med tillhörighet till både den expansiva Stockholm/Mälarregionen och den historiskt viktiga Bergslagsregionen som har en fortsatt livskraftig och nationellt betydelsefull basindustri.

Västmanland är ett län med positiv utveckling. Vid utgången av år 2019 hade länet nästan 280 000 invånare vilket innebär att antalet invånare sedan millennieskiftet ökat med över 30 000 invånare. Detta ska ses utifrån perspektivet att länet de sista decennierna av 1900-talet hade en negativ befolkningsutveckling. Länets kollektivtrafik har succesivt förbättrats under 2000-talet där framförallt satsning på tågtrafik inom Stockholm/Mälarregionen bidragit till ökad pendling. Framförallt ökar pendlingen över länsgräns där pendlingen in till länet ökar mest, vilket är viktigt inte minst för länets kompetensförsörjning.

Länets utmaningar är dock fortsatt stora där kollektivtrafiken har en viktig roll att öka tillgängligheten till arbetsmarknad och utbildning och i att bidra till en livskraftig utveckling för hela länet.



Figur 1 Sala silvergruva är en del av Västmanlands industrihistoria (Foto Bo Lundvang)

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Framtagande av regionalt trafikförsörjningsprogram är en del av lag 2010:1065 om kollektivtrafik. I enlighet med §10 i lagen ska programmet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- Åtgärder för att skydda miljön,
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning
- De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Enligt vägledning framtagen av Sveriges Kommuner och Regioner ska Trafikförsörjningsprogrammet ha en stark karaktär av politiskt, strategiskt program samt beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten vill uppnå med kollektivtrafiken. Vidare beskriver vägledningen att programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

Trafikplikt

Med trafikplikt menas den trafik som ligger till grund för beslut om allmän trafik, det vill säga den trafik som myndigheten väljer att tilldela eller upphandla och avtala om. Begreppet allmän trafikplikt grundar sig på förhållandet att det offentliga har ett legitimt intresse att kunna tillhandahålla kollektivtrafik som kommersiella aktörer inte skulle erbjuda.

Trafikförsörjningsprogrammet är grunden för Region Västmanlands beslut om allmän trafikplikt. Avgörandet om vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt sker utifrån de övergripande mål och delmål som anges i programmet.

Programmets kontext

Regionens utvecklingsstrategi (RUS) där kollektivtrafik är ett centralt verktyg för regional utveckling, är styrande för programmet. Utifrån trafikförsörjningsprogrammet kommer konkreta åtgärder senare att identifieras i Trafikplan för kollektivtrafik i Västmanlands län.



Figur 2 Trafikförsörjningsprogrammet är ett av flera styrdokument för länets regionala utveckling.

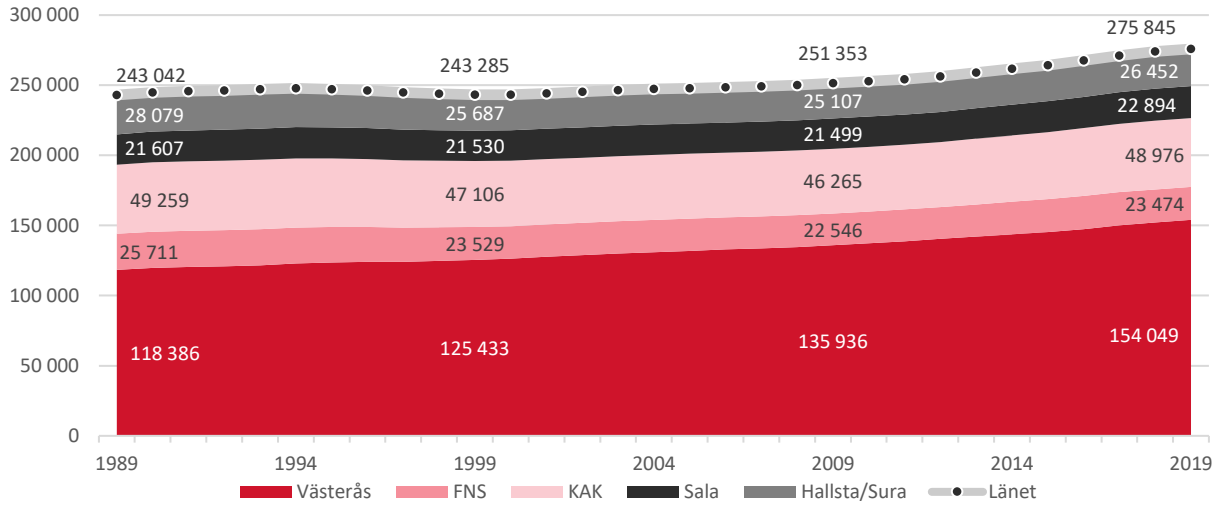
Vårt utgångsläge

Avsnittet beskriver översiktligt befolknings- och pendlingsunderlag samt kollektivtrafikens funktion idag. För fördjupad kunskap om länets kollektivtrafik och dess förutsättningar har en separat underlagsrapport tagits fram.

Befolkning

Befolkningsutvecklingen i Västmanland har under 2000-talet varit positiv. I genomsnitt har befolkningen ökat med ungefär 1 400 personer per år men har under de senaste fem åren varit än större och ökat med i genomsnitt cirka 2 000 personer per år. Samtliga delar av länet har under den senaste tioårsperioden haft en positiv befolkningsutveckling. Länet domineras dock i allt större utsträckning befolkningsmässigt av Västerås som 2020 är Sveriges sjunde största kommun. I kommunen bodde 154 049 personer vid utgången av 2019 vilket motsvarar 56 procent av länets befolkning. År 1989 var motsvarande siffra 48 procent.

Framöver väntas dock inte länets befolkning öka lika snabbt. Regionens prognos är att befolkningen år 2030 uppnår runt 300 000 invånare. En utmaning är att ökningen förväntas vara störst bland yngre och äldre personer och mindre bland befolkning i arbetsför ålder. En väl utbyggd storregional kollektivtrafik blir att viktigare att dels locka nya invånare till länet, dels att säkerställa länets kompetensförsörjning.



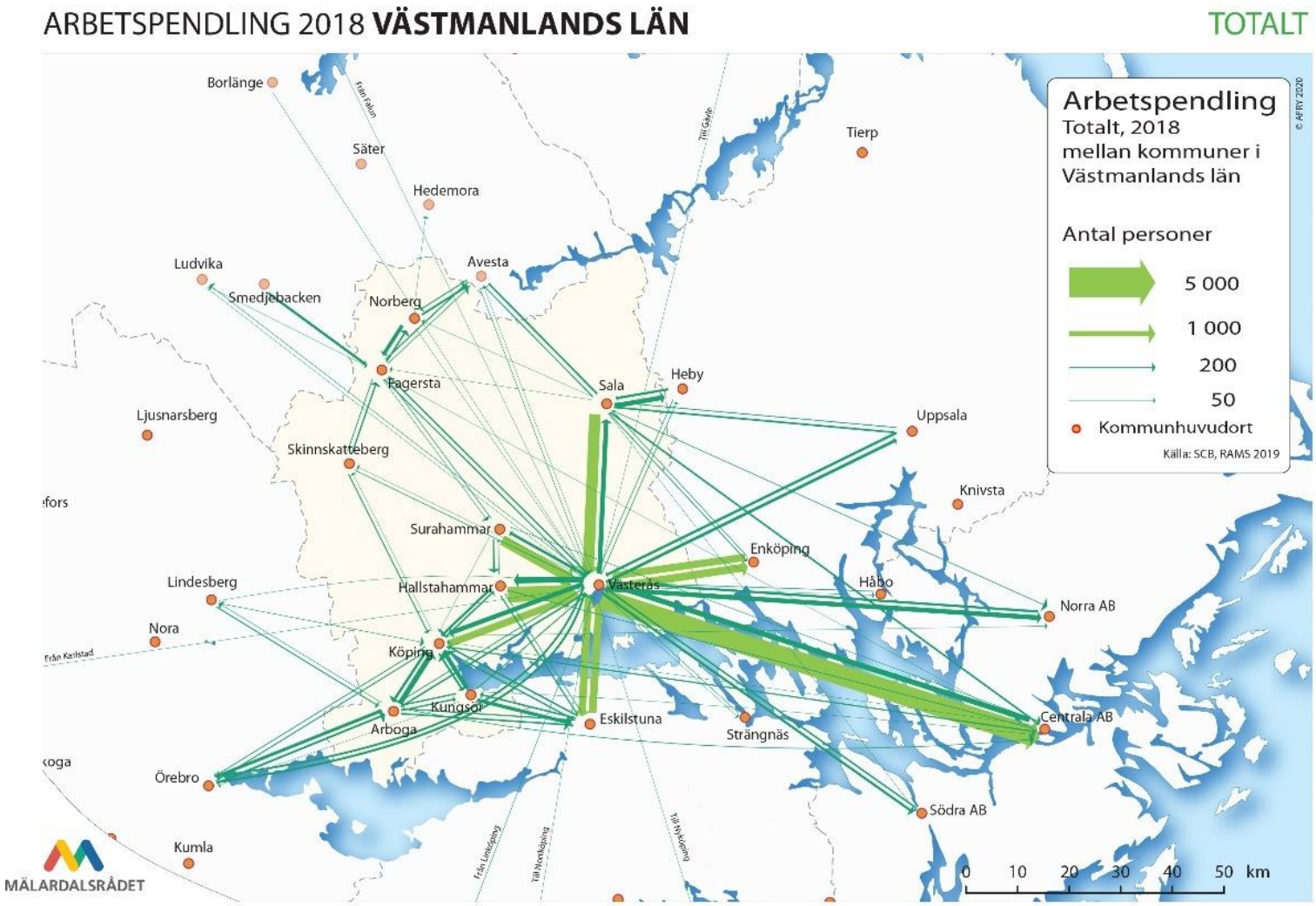
Figur 3 Befolkningsutveckling i Västmanland, uppdelat i kommungrupper (Källa: SCB)

Pendling

Arbetspendling är centralt för bedömning av behov av kollektivtrafik. Grunden för trafikplikt är vardagsresande där arbetspendlingsmönster är en viktig komponent även om det givetvis finns andra typer av resor som kan betraktas som vardagsresande.

Generellt har utvecklingen i såväl Västmanland som Stockholm-Mälarregionen tydligt gått mot att arbetsmarknaden utvidgas. För Västmanlands län innebär detta att det är pendlingen över länsgräns som ökat mest. Sedan 2004 har pendlingen in till länet ökat med nästan 50 procent och pendling ut från länet med drygt 30 procent. Framförallt är det pendling mellan Västerås och Stockholm som ökar.

Pendlingen mellan kommunerna i länet sker främst till och från Västerås kommun. I Norberg, Skinnskattebergs, Kungsör och Arboga kommun är pendlingen dock störst till grannkommunerna Fagersta respektive Köping. Viktiga samband finns över länsgräns mot Örebro i Örebro län, Eskilstuna i Södermanlands län, Avesta i Dalarnas län, Heby, Enköping och Uppsala i Uppsala län samt med Stockholms län.



Figur 4 Arbetspendling, totalt för Västmanland 2018 (Källa: Mälardalsrådet/SCB)

Västmanlands kollektivtrafik

Kollektivtrafikens organisation och samverkan

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet för Västmanlands län. I uppdraget ingår att planera all kollektivtrafik i länet som är av ett allmänt intresse och som inte kan bedrivas på kommersiell grund. Trafiken ska planeras både utifrån ett lokalt och ett storregionalt perspektiv.

Kollektivtrafikmyndigheten har en politisk nämnd, kollektivtrafiknämnden, bestående av sju ledamöter. Nämnden ansvarar för att verkställa Region Västmanlands uppgifter kring den regionala kollektivtrafiken i enlighet med lag (2010:1065) om Kollektivtrafik. Kollektivtrafikmyndighetens arbete bedrivs i förvaltningsform. Kollektivtrafikförvaltningen, KTF, fungerar som tjänstemannastöd till nämnden. KTF arbetar med både allmän och särskild kollektivtrafik.

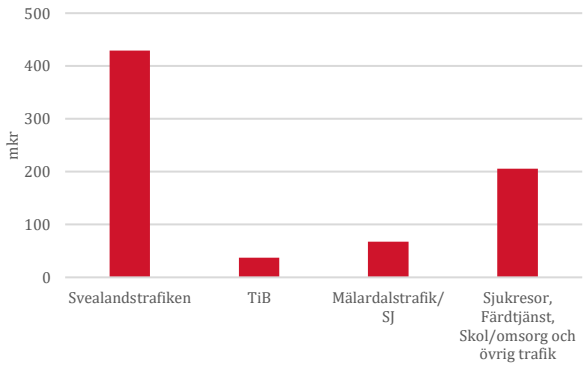
Allmän kollektivtrafik innefattar regionala tåg- och busslinjer, inomkommunal trafik, och stadstrafik. Den särskilda kollektivtrafiken omfattar uppdraget att hantera ansökningar, planera samt samordna sjukresor, färdtjänst och särskild skolskjuts i vissa av länets kommuner.

KTF har ett nära samarbete och regelbunden dialog med länets kommuner. Även samråd med angränsade län och Trafikverket sker kontinuerligt kring olika aktuella frågor. Länsplaneupprättare, regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner samverkar också inom ramen för En Bättre Sits (EBS), ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland som koordineras genom Mälardalsrådet. Aktörerna för EBS tar fram en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter.

Kollektivtrafikens finansiering

Länets kollektivtrafik finansieras av biljettintäkter och resterande (underskott) via skattemedel. Hur underskottet för kollektivtrafiken ska regleras mellan Region Västmanland och länets kommuner regleras i ett avtal (Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län).

Region Västmanland ansvarar särskilt för regional stomtrafik, vilket omfattar buss och tågtrafik mellan kommunhuvudorter inom och utanför länet, medan länets kommuner ansvarar för att beställa och finansiera övrig trafik som tillgodoser resandet inom respektive kommun. Det innebär att utvecklingen av kollektivtrafiken och förutsättningar att nå de mål som sätts upp i trafikförsörjningsprogrammet är ett gemensamt åtagande mellan Region Västmanland och länets kommuner.



Figur 5 Kostnader för olika trafikslag 2019. Tågtrafikens kostnader är delvis nettokostnader i och med att en stor del av intäkterna där i huvudsak tillfaller respektive operatör. I kostnaderna för Svealandstrafiken ingår all trafik under VL-varumärke vilken finansieras av Region Västmanland och länets kommuner.

Trafikens struktur

Tågtrafik

Västmanland har ett gynnsamt läge utifrån tågtrafiksförsörjning. Länet berörs av fem linjer med persontrafik där samtliga länets tio kommuner (varav nio kommunhuvudorter) har tågstopp. Tågtrafik upphandlas via gemensamt ägda bolag via storregional samverkan, Mälardalstrafik AB (Mälab) och Tåg i Bergslagen (TiB).

Mälab ägs gemensamt av länen i Stockholm, Uppsala, Södermanland, Östergötland, Örebro och Västmanland. Trafiksystemet är idag en blandning av upphandlad trafik via tjänstekoncessionsavtal och kommersiell trafik med avtal om biljettsamverkan.

Bland annat som följd av att ägarna av Mälab anskaffat egna fordon, Mälartåg, har trafiken på UVEN och Svealandsbanan upphandlats genom bruttoavtal med planerad avtalsstart december 2021.

TiB är en samverkan mellan länen i Örebro, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. TiB-trafiken omfattar för Västmanlands del persontrafik på Bergslagspendeln (Västerås-Fagersta-Ludvika) samt Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Gävle via Fagersta). Tåg i Bergslagens trafik är upphandlad i ett paket där nuvarande avtal, med SJ som utövare, löper mellan december 2016 och december 2026. Avtalsformen är tjänstekoncessionsavtal där utövaren behåller biljettintäkter och ansvarar för prissättning.

Busstrafik

KTF är beställare av trafik och kravställare för trafiken. Länets busstrafik utförs i huvudsak under varumärket VL. Därutöver finns samverkansavtal med Upplands lokaltrafik för viss tåg- och busstrafik över länsgräns. I Hallstahammar och Surahammars kommuner har kommunerna, på uppdrag av KTF, på egen hand upphandlat allmän kollektivtrafik som en del av ett samordnat trafikupplägg med skolskjuts och anropsstyrd trafik under konceptet Brukslinjen. Från 2021 kommer den del av Brukslinjen som är linjelagd bli en del av VL-trafiken.

Region Västmanland äger tillsammans med Region Örebro län bolaget Svealandstrafiken AB som är ansvarig utförare av all busstrafik inom länet under VL-varumärket. Svealandstrafiken upphandlar också ramavtal med underentreprenörer vilka i första hand nyttjas för linjer där utbudet är mer begränsat.

Den regionala stomtrafiken med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas.

Den inomkommunala busstrafiken skiljer sig mellan kommuner. Västerås som den största kommunen har en omfattande trafik där stadstrafiken står för mer än hälften av länets totala utbud av busstrafik. I övriga kommuner är det inomkommunala trafikutbudet i första hand landsbygdstrafik men tätortstrafik med begränsat utbud finns i Arboga och Köping där den är anropsstyrd samt i Sala och Fagersta där den är linjelagd.

Kommersiell trafik

Kollektivtrafik som utförs på kommersiell grund omfattar dels SJ:s trafik på Mälarbanan och Dalabanan samt expressbusstrafik i första hand mellan Västerås-Stockholm och Västerås-Arlanda.

På Mälarbanan finns periodkortsavtal upprättade vilket innebär att VL:s och Mälabs periodprodukter är giltiga att resa med.

Skolskjuts

Det är länets kommuner som ansvarar för skolskjutsreglemente och beslut gällande skolskjuts. Västerås, Sala, Köping, Arboga och Kungsör kommun har helt, eller delvis lämnat över samordning, planering och genomförande av skolskjuts till KTF.

Där det är möjligt ingår skolskjutsen i den linjelagda kollektivtrafiken. Därutöver ansvarar KTF för att administrera skolkort till de elever som enligt kommunernas beslut har rätt till sådana.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Respektive kommun beslutar om riktlinjer, visioner och taxeersättning för färdtjänst. Taxan för riksfärdtjänst regleras statligt i Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Region Västmanland har på kommunernas uppdrag ansvar att upphandla, planera och utföra färdtjänst i vissa av länets kommuner. KTF har för närvarande även myndighetsutövningen för färdtjänst- och riksfärdtjänst för Västerås och Sala kommun på uppdrag av respektive kommun.

Ingen kommun har i övrigt inte överlåtit det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Därmed är det respektive kommun som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

Kompletteringstrafik

Den resenär som är skriven på en adress som ligger mer än 1 200 meter från närmaste hållplats har rätt till

kompletteringstrafik. Hållplatsen ska också ha ett så kallat minimiutbud av trafik, vilket betyder att bussen passerar hållplatsen minst en gång per dag i varje riktning på vardagar mellan kl. 08.00 och 18.00. Kompletteringstrafik måste ansökas och görs via en blankett som finns tillgänglig på VL.se.

Resandet

Under en normal vardag registreras mellan 50 - och 60 000 påstigningar med VL-produkter inom buss-och tågtrafiken i länet. Resandet domineras av period- och skolkortsresande.

Resandet är starkt koncentrerat till Västerås kommun där nära 85 procent av alla registrerade påstigningar görs. De regionala linjerna står för drygt 10 % och tågtrafiken (inom länet och med VL-produkter) för runt 4 %. Lokal, inomkommunaltrafik, står för runt 1 procent av antalet registrerade påstigningar. Därutöver görs ett stort antal tågresor till/från målpunkter utanför länet.

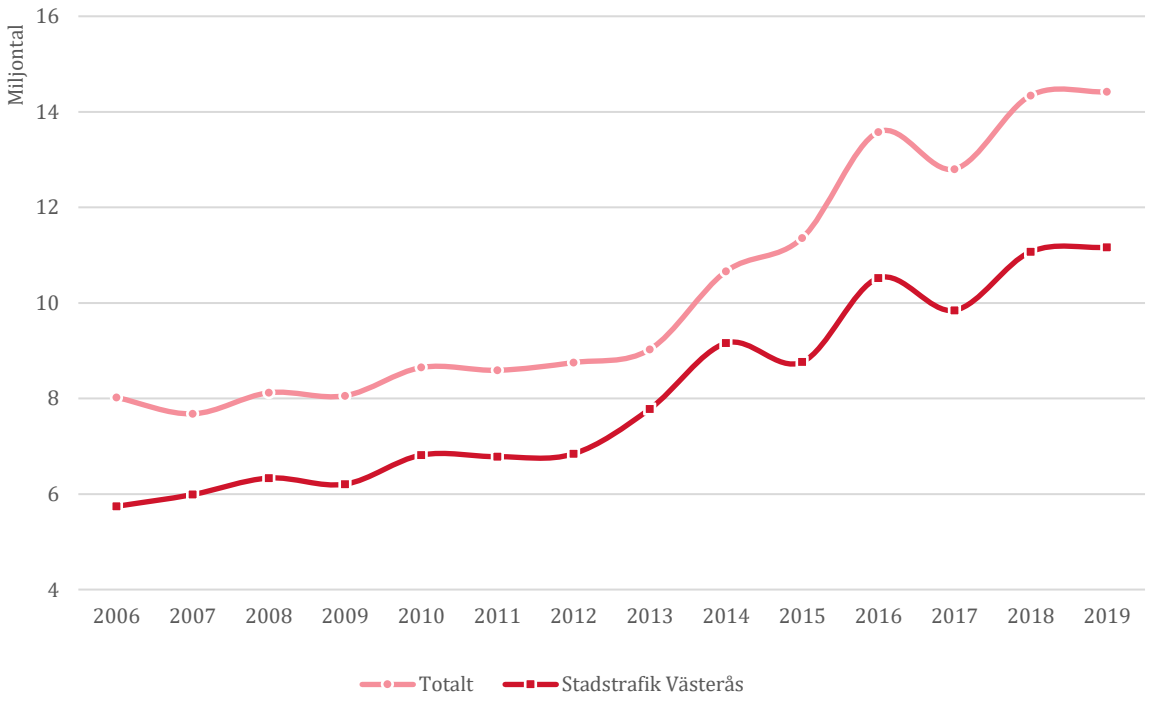
Sala, Fagersta, Köping, Surahammar och Hallstahammars kommuner har avgiftsfri kollektivtrafik för sina inomkommunala linjer vilket innebär att påstigningar då inte registreras.

I Hallstahammar och Surahammars kommuner görs årliga manuella räkningar av trafikutövaren vilket visar på ett resande motsvarande ca 200 000 påstigande per år i Hallstahammars kommun och 75 000 påstigande per år i Surahammars kommun.

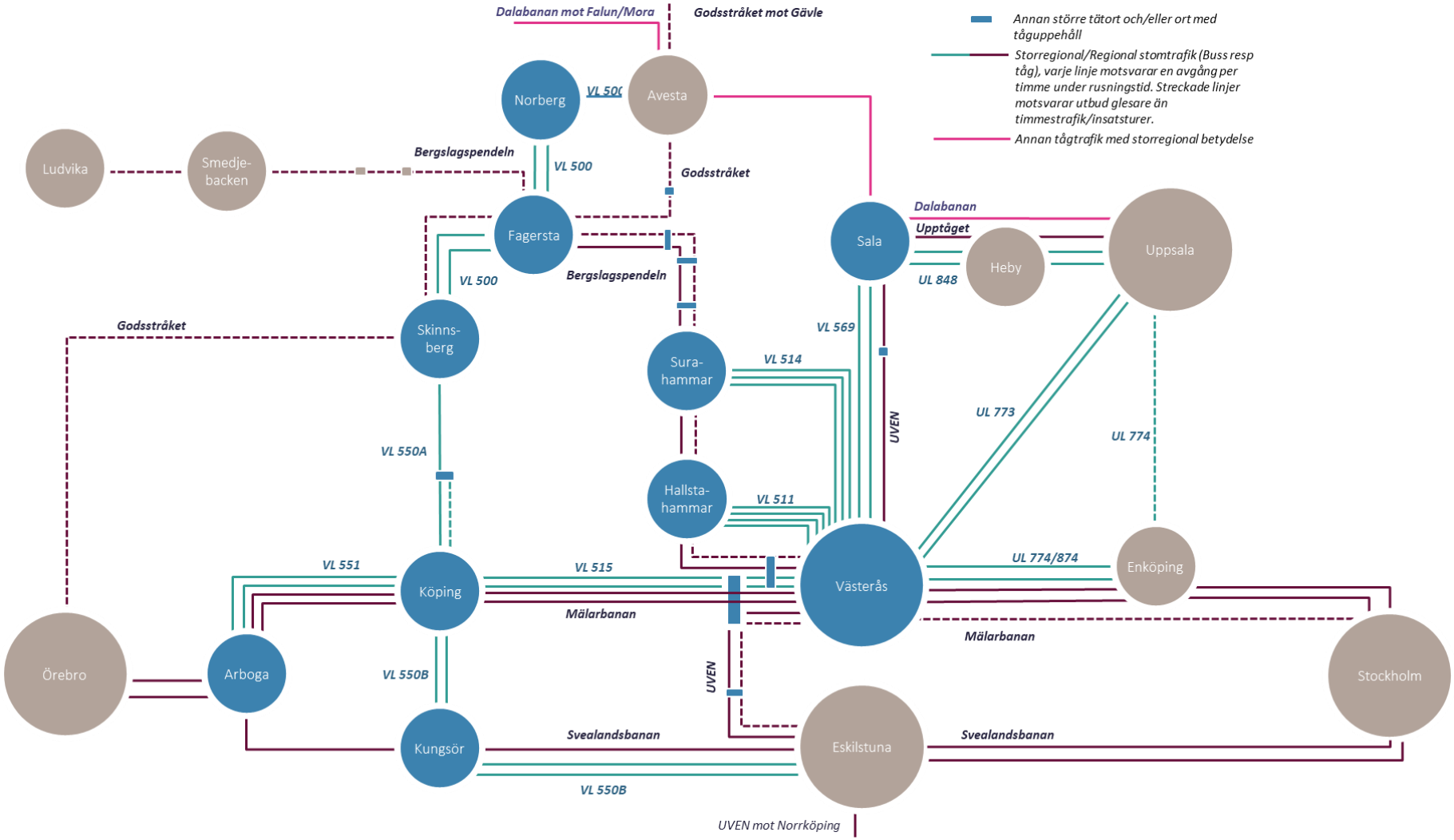
I den regionala buss- och tågtrafiken speglar resandet relativt väl pendlingsmönstret i länet. Det innebär att resandet till/från Västerås dominerar med flest resor mellan Hallstahammar och Västerås kommuner följt av Surahammar-Västerås, Sala-Västerås och Köping-Västerås. Det finns också ett omfattande resande i norra länet mellan Fagersta och Norbergs kommuner samt i sydvästra länet (KAK) mellan Arboga och Köping respektive Kungsör och Köping.

Resandeutvecklingen har under lång tid varit positiv där resandet inom VL-trafiken mellan 2006 och 2019 ökat med 80 procent. Under samma period har utbudet (antal utbudskilometer) ökat med 30 procent och befolkning med 10 procent. Såväl antal påstigande per utbudskilometer som per invånare har således ökat

.



Figur 6 Resandeutveckling per år, 2006-2019, VL:s busstrafik



Figur 7 Översikt regional kollektivtrafik 2021, tåg och busstrafik, vare linje motsvarar en avgång/timme under högtrafik. Inomkommunal kollektivtrafik kompletterar i olika grad inom respektive kommun. Förutom centralorter är tätorter med minst 800 invånare inkluderade.

Pågående projekt

Mälarporten

I Västerås ska ett nytt resecentrum byggas med huvudsyfte att fungera som en effektiv bytesnod för alla trafikslag, men även skapa förutsättningar till en knutpunkt för lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik.

Bussterminalen ska ha direkt access till plattformarna för tågen och precis som idag vara lokaliserad på den norra sidan av spårområdet. Det nya resecentrumet kommer ge ökad kapacitet för såväl buss och tåg och bidra till effektivare resenärsflöden.

Framtidens kollektivtrafik i Västerås

Region Västmanland har tillsammans med Västerås Stad drivit projektet ”Framtidens kollektivtrafik i Västerås” bestående av fyra deluppdrag som handlat om framkomlighet i det befintliga linjenätet, elbussar och lokalisering av ny bussdepå.

I arbetet har Vision 2050 tagits fram, dvs. hur kollektivtrafiksystemet i Västerås kan utvecklas för att hantera de ökade resandeströmmarna för inomkommunal och regionalt resande. Vision 2050 innefattar bland annat nya linjer, ökad turtäthet och ökad framkomlighet med mera.

Utvecklad tågtrafik genom storregional samverkan

Under flera år har länen i Mälardalen genom samverkansbolaget Mälardalstrafik arbetat för att utveckla tågtrafiken i Mälardalen där etapp 2 träder i kraft i samband med tidtabellsåret 2022. Etapp 2 innebär utökad trafik samt att trafiken för första gången handlats upp i konkurrens.

I Tåg i Bergslagen har ett långsiktigt program tagits fram för att identifiera framtida fordonsbehov. Programmet pekar på en utveckling mot halvtimmestrafik på Bergslagspendeln i mitten på 20-talet och därefter fortsatt utveckling med ytterligare förtätning under högtrafik. Programmet kommer bearbetas vidare.

Fyrspår Mälarbanan

Utbyggnaden av fyrspår på Mälarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll pågår i etapper och förväntas i sin helhet vara genomförd i slutet av programperioden vilket bidrar till ökad robusthet för trafiken mellan Västerås och Stockholm. Succesivt kommer utbud kunna utökas och restiden reduceras.



Figur 8 En ny bussterminal med ökad kapacitet är en del av projektet Mälarporten och viktigt för framtidens kollektivtrafik i Västerås och för hela länets utveckling (Foto: Västerås Stad, visionsbild)

Några trender med påverkan på kollektivtrafiken

Konkurrens om kompetens

Västmanland har en relativt låg utbildningsnivå och samtidigt ett varierat näringsliv med krav på hög kompetens. Många organisationer konkurrerar om arbetskraft både på nationell nivå och global nivå. En välfungerande kollektivtrafik kan utgöra en konkurrensfördel för Västmanland gentemot andra regioner.

Ökad bostadsbrist

Det råder brist på bostäder i Sverige och samtidigt är det stora regionala skillnader där bostadsbristen är som störst i de större städerna medan det på vissa orter kan finnas ett överskott. Med en välfungerande kollektivtrafik kan fler välja att bo utanför städerna.

Urbanisering

Urbaniseringen har historiskt medfört att servicenivån på landsbygden succesivt minskat och klyftan mellan stad och land har vuxit. Medelåldern är lägre i städerna och andelen äldre högre i glesbygd. Kollektivtrafiken är en viktig länk för att binda samma stad och land.

Digitaliseringen

I dagens samhälle genereras dagligen väldiga mängder data. Genom att bearbeta och analysera informationen kan nya innovationer uppstå i snabb takt. Data som genereras ger förutsättningar att analysera och anpassa resandemönster och resbehov. Samtidigt uppstår frågor kring integritet och säkerhet liksom kring demokrati och jämlikhet. Digitaliseringen möjliggör enklare, snabbare och mer individanpassade köp av biljetter och en högre automation i transportsystemet.

Digitalisering kan också jämna ut förutsättningar mellan stad och landsbygd i och med att tillgången till tjänster och också var människor väljer att arbeta blir mer oberoende av fysisk plats.

Delningsekonomi och tjänstebaserad ekonomi

Kollektivtrafik är delningsekonomi och har tidigare varit ganska ensam som sådan bland persontransporterna. Idag växer fler och fler exempel på delningsekonomi fram. Bil- och cykelpooler och elscootrar är några exempel. I och med detta ökar förutsättningarna för att MaaS-tjänster (Mobility as a Service) ska kunna utvecklas med kollektivtrafiken som stomme.

Förändrade resvanor

När denna version av trafikförsörjningsprogrammet tas fram befinner sig kollektivtrafiken i en situation där resandet måste begränsas och resenärer uppmanas välja andra färdsätt om möjligt.

Långsiktiga effekter av COVID-19 är i skrivande stund okända men det är sannolikt att effekt av utökade andel möten och arbete på distans kommer att hålla i sig även efter pandemin. Ökad andel digitala möten och distansarbete är en utveckling som förutspåtts åtminstone sedan 90-talet.

Det finns således en möjlig utveckling där vi kommer se att det totala resandet i samhället kan minska. Däremot kommer det fortsatt vara viktigt att de resor som genomförs sker på ett hållbart sätt. Med ökad elektrifiering av fordonsflottan, som är att förvänta under 20-talet, behöver dock inte en resa med kollektivtrafik per automatik vara mer hållbar än en resa med bil. Däremot är det mer hållbart, yt- och energieffektivt att resa flera i samma fordon.

Autonoma fordon

I exempelvis Barkarbystaden och Linköping, pågår försök med autonoma, det vill säga självkörande fordon. Tekniken är i dagsläget i sin linda men ger förutsättningar att såväl effektivisera kollektivtrafiken som möjliggöra kollektivtrafik på platser där resandeunderlaget är mer ojämnt fördelat och begränsat. Det kan också, i kombination med delningstjänster, förändra i grunden hur kollektivtrafiken organiseras i framtiden.

Framtidens kollektivtrafik behöver utifrån en sådan utveckling tillsammans med förändrade resvanor behöva bli mer fokuserad på att den traditionella linjelagda kollektivtrafiken, med buss och tåg, hanterar de större flödena. Detta medan det mer kapillära resandet, ”last-mile”, kan ske med mindre fordon. Dessa kan vara en del av delningstjänster men givetvis också egenägda fordon..

Mål för kollektivtrafiken

Region Västmanland beslutade i juni 2020 om Regional Utvecklingsstrategi (RUS) för 2030. RUS vilar på de 17 globala målen i Agenda 2030 och utgår därmed ifrån och bidrar till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.



Figur 9 De globala målen

En hållbar utveckling är en utveckling vi idag tillgodoser våra behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. En utveckling där social hållbarhet är målet, ekonomi är medlet och där de planetära gränserna sätter ramarna för den verksamhet som kan bedrivas i länet. Digital omställning innebär att samhället blir mer beroende av informationsteknik och digitala nätverk.



Figur 10 Mål för kollektivtrafiken utgår från den regionala utvecklingsstrategin

RUS vision är *"Ett livskraftigt Västmanland genom hållbar utveckling*.**"** Visionen ska uppnås genom arbete inom tre målområden som alla bidrar till en hållbar utveckling:

- Ett välmående Västmanland
- Ett tillgängligt Västmanland
- Ett nyskapande Västmanland genom hållbar tillväxt

Kollektivtrafiken är i RUS i flera delar central som verktyg för att uppnå såväl vision som mål. RUS beskriver bland annat att bekväm och tillförlitlig tågtrafik ska hantera de större resandevolymerna inom och utanför länet och kompletteras med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter för det lokala resandet. På landsbygderna har allt fler anpassade tjänster utvecklats som möjliggör ett hållbart resande.

Vision och mål

Den övergripande visionen är Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland som direkt kopplar till RUS vision. Från RUS målområde ett Tillgängligt Västmanland hämtas målet att kollektivtrafikens marknadsandel (av motoriserat resande) ska öka. Utifrån dialog och seminarium med regionala och kommunala företrädare samt utifrån nu kända planer och satsningar, har målet kvantifierats till 30 procent marknadsandel år 2030.

För att arbeta mot ökad marknadsandel, samtidigt som kollektivtrafiken kan bidra till hela länets utveckling och livskraft, har tre centrala målområden identifierats. De tre målområdena är Smart kollektivtrafik, Användbar kollektivtrafik och Attraktiv region.

Med Smart kollektivtrafik avses att trafiken ska vara effektiv och optimeras utifrån de resurser som tillförs. En viktig del i detta är att nyttja digital och teknisk omställning såväl för att utveckla nya tjänster men också att stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Med Användbar kollektivtrafik sätts fokus på att kollektivtrafiken ska vara relevant utifrån medborgares

och besökares behov och vara konkurrenskraftig i jämförelse med andra trafikslag.

Under målområde Attraktiv region handlar det om kollektivtrafikens roll som verktyg för att hela länet utvecklas och för att stärka länets kopplingar med viktiga målpunkter inom Stockholm-Mälarregionen. Såväl utifrån kompetensförsörjning som att skapa goda förutsättningar för människor att bosätta sig i länet.



Figur 11 Målmodell för Västmanlands kollektivtrafik som bygger vidare på RUS

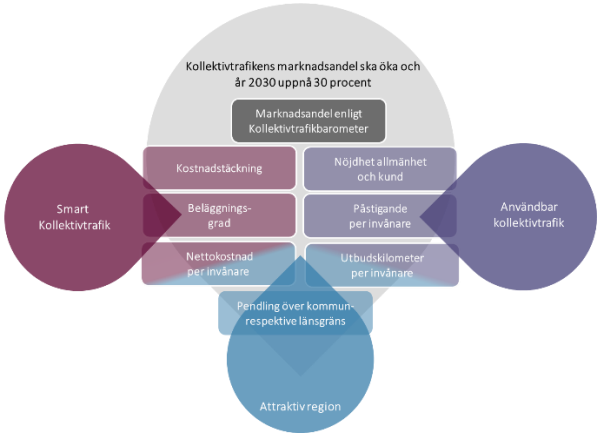
Uppföljning måluppfyllelse

Trafikförsörjningsprogrammets mål mäts genom flera relevanta indikatorer som tillsammans ger en samlad bedömning av måluppfyllelse. Varje enskild indikator är mätbar men det är resultatet av indikatorerna i relation till varandra som illustrerar i vilken grad visionen, mål om ökad marknadsandel och de tre målområdena kan anses uppfyllts och i vilken riktning utvecklingen sker.

I figuren till höger redovisas ett urval indikatorer som gemensamt ska ge en bild över i vilken riktning kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till måluppfyllelse.

Marknadsandel utgår från den mätning som görs inom ramen för Kollektivtrafikbarometern och gäller andel motoriserat resande. Genom att kombinera denna indikator med påstigande per invånare ges en relativt god bild på hur användningen av kollektivtrafiken utvecklats.

Nöjdhet allmänhet respektive kund avspeglar kollektivtrafikens relevans och användbarhet. Nöjdhet mäts genom Kollektivtrafikbarometern. Generellt visar det på vilken relevans som kollektivtrafiken har för medborgarna i länet. Utbudskilometer per invånare och arbetspendling har framförallt en koppling till attraktiv region.



Figur 12 Indikatorer för samlad bedömning av måluppfyllelse

Nyckeltal för utbudskilometer utgår från metodik som används för årlig rapportering till myndigheten Trafikanalys medan uppgifter om arbetspendling hämtas från SCB.

Nettokostnad per invånare indikerar främst kollektivtrafikens effektivitet och med kostnadstäckning beskrivs även relationen kostnader/intäkter för trafiken där. Beläggningsgrad visar hur kapaciteten nyttjas för kollektivtrafiken och nyttjar data från automatiska passagerarräkningssystem (APC).

Samtliga indikatorer, förutom marknadsandel, kan mätas på kommunnivå och trafikslagsnivå. Metod för att illustrera marknadsandel på mer detaljerad nivå behöver utvecklas under programperioden.

Så kan vi arbeta för måluppfyllelse

Konkurrenskraftig restid och utbud

För måluppfyllelse krävs att kollektivtrafikens kapacitet anpassas efter potentiell efterfrågan. Kollektivtrafiken ska därför, mellan de kommunhuvudorter där det har identifierats ett behov av kollektivtrafik, ha ett utbud som är stabilt över trafikdygnet och veckan. Regional stomtrafik ska som utgångspunkt ha ett samlat utbud på minst timmestrafik under högtrafik. Utbudsnivån ska styras utifrån potentiellt resandeunderlag.

En utmaning är att den större delen av det totala resandet, är koncentrerat till en förhållandevis kort tid på dygnet. Parallellt är det därför viktigt att samtidigt som kapacitet byggs ut även verka för åtgärder som gör att resandetopparna kan jämnas ut. Exempel på åtgärder är att senarelägga skolstarten för gymnasieskolorna för att undvika att arbets- och skolpendling sker under samma timme. Ökad andel distansarbete kan också vara positivt utifrån spridning av resandet.

Effekten av utökad turtäthet får mindre påverkan på resandet när turtätheten nått 10-minuterstrafik. I framförallt Västerås stadstrafik blir därför restid ett viktigare fokusområde då kvoten i restid mellan kollektivtrafik och bil påverkar färdmedelsfördelningen starkt.

För den regionala stomtrafiken är satsningar på tågtrafik centralt för konkurrenskraftiga restider. Tåg ger även andra fördelar avseende komfort och bättre möjlighet att exempelvis nyttja restiden för arbete eller studier jämfört med andra transportslag. Dessutom bidrar tåg till högre resandekapacitet per avgång.

Genare linjesträckningar, längre mellan hållplatser och prioritering av tåg framför busstrafik i den regionala trafiken kan innebära längre gångavstånd till hållplats varför det är viktigt att komplettera med yttäckande kollektivtrafik för grupper som har nedsatt rörlighet.

Kollektivtrafik som bidrar till hela länets utveckling

Förutsättningar ska finnas för hela länet att ha tillgång till en god kollektivtrafik. Kollektivtrafiken förbinder länets kommunhuvudorter med varandra, med Västerås och med nodstäder och andra viktiga målpunkter utanför länet. Det innebär dock inte att alla huvudorter har direktförbindelser med varandra eller med till exempelvis Västerås. Strategiska bytespunkter behöver därför utvecklas utifrån såväl anslutande kollektivtrafik som goda förutsättningar att ansluta med bil och cykel med utvecklade laddmöjligheter.

För att stärka länets nordvästra del behöver utbud och i synnerhet restiden mellan Fagersta och Västerås utvecklas. Det är också viktigt att ta hänsyn till länets struktur där vissa kommuner har sina viktigaste samband utanför länet där nodstäder som Eskilstuna, Örebro och Uppsala har stor betydelse för såväl arbete som studier för flera av länets kommuner.

Minska barriären för nya resenärer

För måluppfyllelse ska kollektivtrafiken vara enkel och fördelaktig att använda jämfört med andra motoriserade trafikslag. Barriären att börja resa med kollektivtrafiken ska vara låg. Det innebär att det ska vara enkelt att förstå när och hur en resa kan genomföras.

Det ska vara enkelt att köpa biljett och förstå vad resan kostar även för resenärer som är ovana eller sällan använder kollektivtrafiken. Såväl före som under resan ska det finnas tydlig och relevant information. Kollektivtrafikens miljöer ska vara inbjudande och uppfattas som trygga och säkra.

Kommuner bidrar till måluppfyllelse

Kollektivtrafiken i Västmanland är ett gemensamt åtagande såväl utifrån ett gemensamt ansvar att finansiera kollektivtrafik och utifrån att det är kommunerna som ansvarar för samhällsplanering.

Markanvändning och bebyggelsestruktur har stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft. En spridd bebyggelse ger sämre förutsättningar för hög användning av kollektivtrafiken. Förtätning i redan existerande kollektivtrafikstråk kan i stället ge förutsättningar för utökad trafik och därmed ökad användning. Vid planering för nya områden för bostäder eller verksamhet behöver kollektivtrafikens funktion vara med i ett tidigt skede.

Genom att i vägnätet prioritera bussar framför bilar, exempelvis genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering, kan restiden för kollektivtrafiken minska och turtätheten öka vilket ger stora fördelar, framför allt gällande trängsel. Regler för, pris på och tillgång till parkering har också stor påverkan på valet av färdmedel och är ett incitament för ökat resande som kommunerna ensamma råder över.

Köping, Arboga och Kungsör

Samtliga tre kommunhuvudorter har ett strategiskt läge med goda tågförbindelser. Köpings arbetsmarknad är viktig målpunkt där tillgängligheten mellan stationsområdet och de stora arbetsplatsområdena behöver utvecklas.

Utveckling behöver ske i samtliga orter gällande parkering för bil och cykel samt anslutande kollektivtrafik vid de större bytespunkterna. I såväl Kungsör som Arboga utvecklas områdena kring stationerna med såväl ny verksamhet som bostäder.

Sala

Sala har goda förutsättningar att öka marknadsandelen mot såväl Västerås som Uppsala län. Kommunen har för avsikt att utveckla den inomkommunala trafiken och stärka möjligheten att ansluta med buss till tåg såväl för boende inom tätorten som från kommunens mindre tätorter. Därutöver planerar för nya stationsnära bostadsområden i såväl Sala som i Ransta.

Hallstahammar och Surahammar

I Hallstahammar planeras nytt Resecentrum att byggas vilket ska knyta ihop buss- och tågtrafik på ett bättre sätt än idag. Kolbäck har goda förutsättningar att utvecklas som bostadsort genom goda förbindelser till stora arbetsmarknader. Hallstahammar saknar idag direkta förbindelser med Köping vilket på sikt bör utvecklas.

Surahammar kommun har för avsikt att utveckla stationsorterna Ramnäs och Virsbo med ny stationsnära bebyggelse. Det finns behov att stärka stationerna med hänseende till anslutande trafikslag, bland annat genom satsning på pendlarparkering för bil och cykel.

Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg

Fagersta kommun utvecklar området kring stationen Fagersta Norra medan Trafikverket planerar för att bygga om Fagersta central under första halvan av 20-talet. Fagersta är en viktig inpendlingsort och god tillgänglighet mellan stationsområdena och de stora arbetsplatsområdena är viktigt.

Såväl Norberg som Skinnskatteberg har förutsättningar att utvecklas med förbättrade pendlingsmöjligheter. Minskad restid med och goda anslutningar till Bergslagspendeln är särskilt viktigt.

Västerås Stad

Nytt Resecentrum och ökad framkomlighet för stadstrafiken bidrar till ökade förutsättningar att utöka marknadsandelen för hela länet. I takt med att den storregionala tågtrafiken utökas blir kopplingar mellan tåg- och stadstrafik allt viktigare. Satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik är ett centralt och viktigt åtagande för kommunen och beskrivs närmare i särskilt avsnitt.

Tillgängligheten till arbetsplatsområden utanför centrumkärnan är också central för måluppfyllelse. I synnerhet de expansiva områdena kring Finnslätten och Hacksta. Även handelsområdena Erikslund och Hälla samt sjukhusområdet är också strategiskt viktiga för hela länet.

Baskrav

Med baskrav menas här sådana krav som är centrala för uppdraget. Baskrav är i princip överordnade målen och behöver därför inte bidra till måluppfyllelse.

Effektivitetskrav

Kollektivtrafiken ska vara kostnadseffektiv och utgå från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Med kostnads-effektivitet menas att den trafik som produceras ska göra det på ett så effektivt sätt som möjligt. Kostnaderna för att producera länets kollektivtrafik ska vara i nivå med andra jämförbara regioner. Trafikens kostnader ska vara transparenta. Med samhällsekonomiskt perspektiv innebär att kollektivtrafikens resurser ska användas där den gör mest nytta och bidrar till länets utveckling.

Miljökrav

Baskravet är att all trafik ska utföras med fossilfria och förnybara bränslen. HVO ska i de fall det används som bränsle inte innehålla palmolja som råvara. Biogas ska inte innehålla inslag från naturgas. Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar Biogas samt HVO. I första hand Västerås stadstrafik ska eldrift få en allt större betydelse. Förutsättningar för grön vätgas som drivmedel ska bevakas.

Tillgänglighetskrav

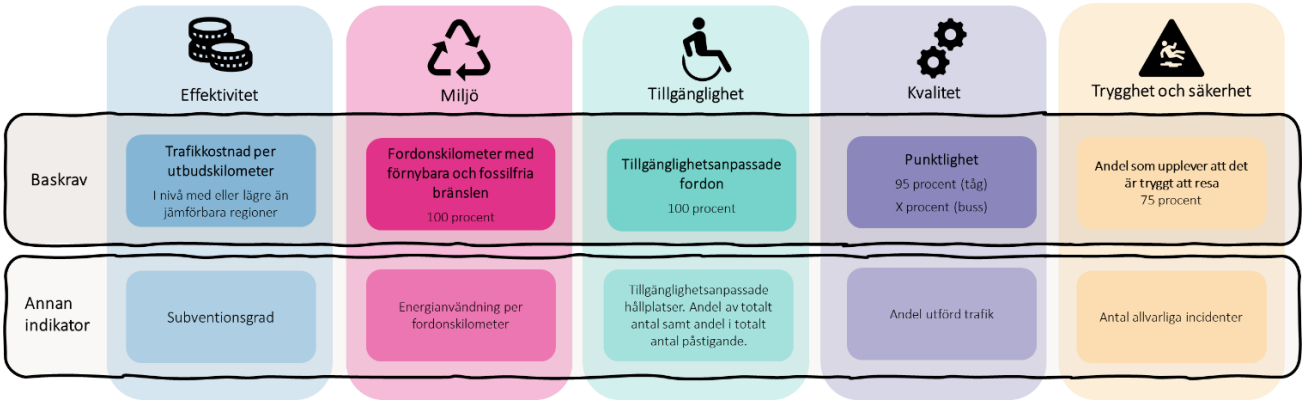
Grundkravet för en tillgänglig kollektivtrafik är att samtliga fordon som används i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med de riktlinjer som finns framtagna nationellt. Därutöver ska eventuella nya hållplatser som etableras, där det finns ett frekvent resande, vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med KTF:s riktlinjer. Information vid hållplats, ombord på fordon och i digitala kanaler ska vara lätt att förstå och följa aktuella riktlinjer för tillgänglighet.

Kvalitetskrav

Kollektivtrafiken ska vara och uppfattas som pålitlig och levereras med hög kvalitet. Viktiga mått är punktlighet och andel utförd trafik. För tågtrafiken används måttet STM5 (sammanvägt tillförlitlighetsmått) och innebär att tåg som är mer än fem minuter sena till sin slutstation räknas som försenade. Baskravet är att den regionala tågtrafiken ska ha en punktlighet på minst 95 procent. Metodik för att mäta punktlighet för busstrafik håller på att tas fram.

Trygg och säker kollektivtrafik

Kollektivtrafiken och dess omgivande miljöer ska uppfattas som trygg och säker. Den fysiska utformningen av hållplatser och bytespunkter samt anslutande gång- och cykelvägar ska vara tillfredställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter. Inriktningen är att alla resenärer ska uppleva att kollektivtrafiken är trygg och säker. Baskravet är att minst 75 procent av tillfrågade resenärer kollektivtrafikbarometern upplever att det är tryggt att resa.



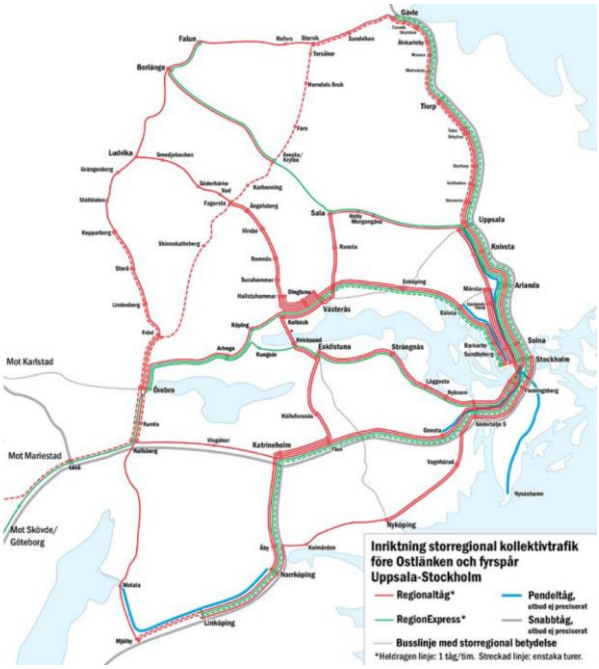
Figur 13 Indikatorer för uppföljning av baskrav

Behov av kollektivtrafik för måluppfyllelse

Storregional trafik

Den storregionala trafiken ska hantera de stora resandevolymerna mellan länet och viktiga nodstäder utanför länet. Basen för den storregionala kollektivtrafiken är tågtrafik som utvecklas i samverkan med angränsande län genom våra bolag Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen.

Trafiken lutar sig såväl mot trafik som är upphandlad och trafik som utförs på kommersiell basis med överenskommelser om biljettsamverkan. Den storregionala trafiken integrerar Västmanland med arbetsmarknaderna i Stockholm, Eskilstuna, Örebro, Uppsala och södra Dalarna. Trafiken är viktig för såväl kompetensförsörjning som vidga arbetsmarknaden för länets invånare.



Figur 14 Inriktning storregional kollektivtrafik 2030, En Bättre Sits - Storregional systemanalys

De senare årens utvecklingen av den storregionala trafiken i Mälardalsregionen har varit en starkt bidragande faktor till den ökade integrationen av arbetsmarknadsområden i storregionen. Genom redan gjorda satsningar på utökad trafik, nya tåg och biljetter som möjliggör sömlöst resande förväntas fortsatt stark utveckling under de kommande åren.

I storregional systemanalys för Mälardalen har inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken pekats ut med sikt både mot och bortom 2030. För Västmanland innebär det att inriktningen är fyra avgångar i timmen i de pendlingsstarka stråken mellan Västerås och Stockholm respektive mellan Västerås och Hallstahammar/Surahammar. I övriga relationer som berör länet är stommen en till två avgångar i timmen.

Den storregionala trafiken planeras utifrån samverkan som utgår från flera läns behov. Grundprincipen är att trafiken förbinder kommunhuvudorter och nodstäder. Vissa övriga uppehåll görs i mindre tätorter där utgångspunkten är att nuvarande uppehållsbild ska bibehållas.

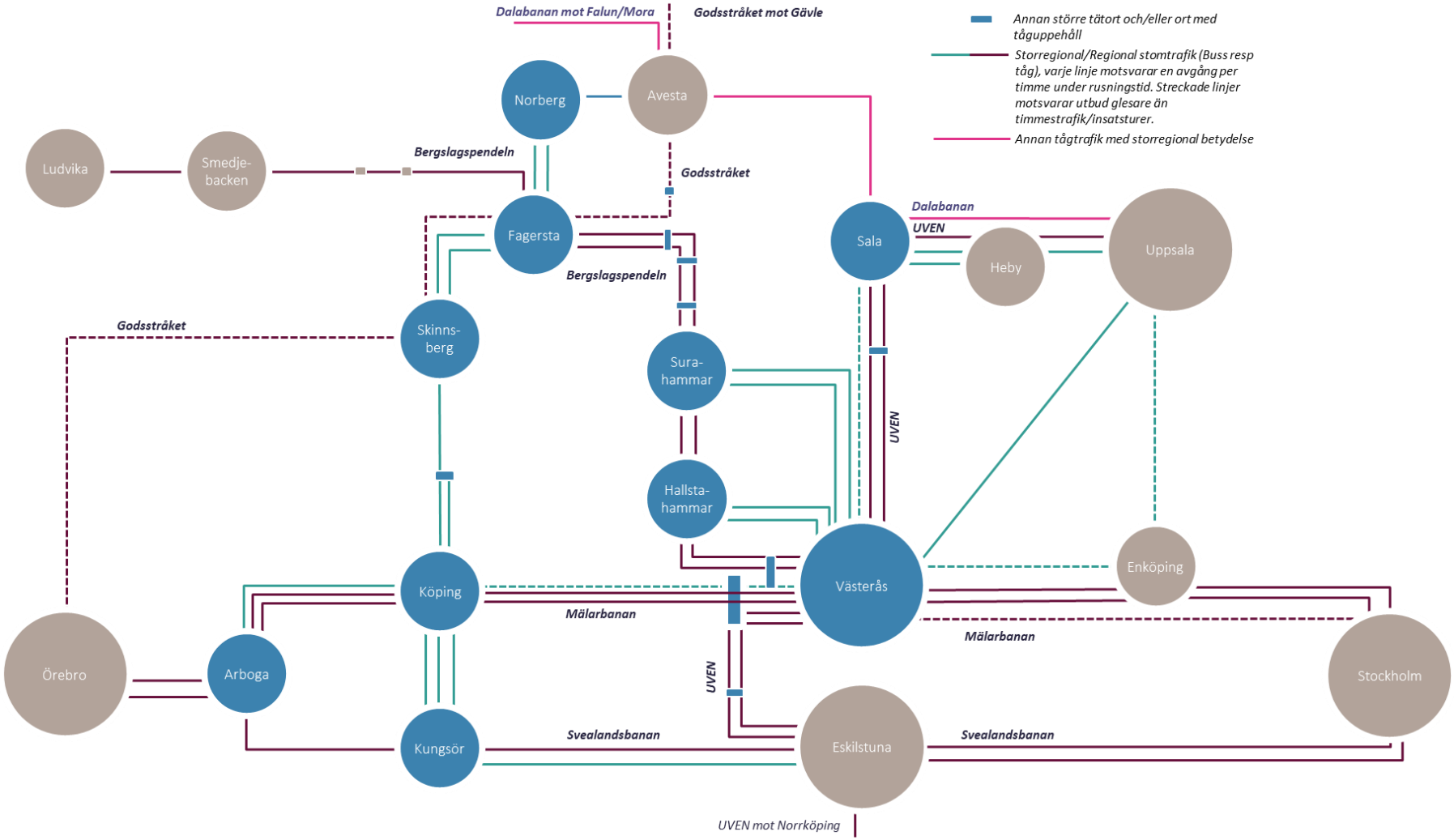
Regional stomtrafik

Regional stomtrafik är trafik inom länet som binder samman länets kommunhuvudorter. Stomtrafiken utförs med busstrafik eller, som del av den storregionala trafiken, med tågtrafik. Den regionala stomtrafiken hanterar de stora resandevolymerna inom länet och blir därmed starkt bidragande till att nå ökad marknadsandel. Därutöver ska regional stomtrafik möjliggöra och bidra till hållbar regional utveckling för hela länet. Detta innebär att den både behöver utgå från efterfrågan och användas för att bidra till hela länets utveckling.

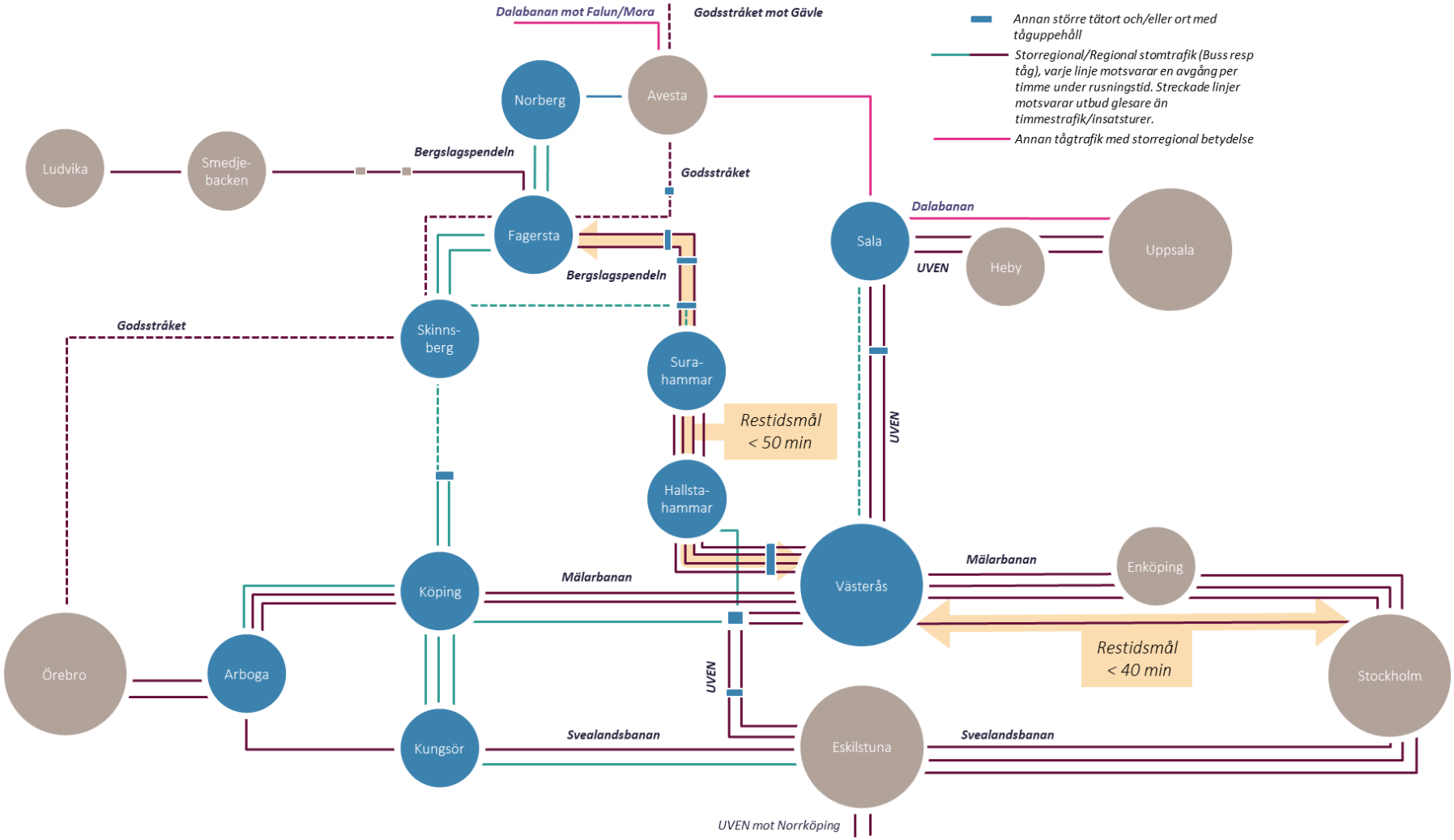
Grundprincipen för regional stomtrafik är att dess utbud utgår från efterfrågan mellan kommunhuvudorter utifrån pendlingssamband. I andra hand utgår utbud från att det bedöms vara viktigt för att bidra till regional utveckling och balans.

Trafiken kan göra uppehåll på mellanliggande orter och hållplatser men utbud styrs utifrån efterfrågan mellan kommunhuvudorterna.

Trafiken kan utföras med tåg eller buss. Sträckor med tåg kompletteras med buss om behov finns av kapacitetsskäl för att hantera efterfrågan mellan kommunhuvudorter och där befintlig infrastruktur inte klarar av att hantera denna trafik fullt ut med tågtrafik.



Figur 15 Inriktning trafikutbud storregional och regional trafik perioden 2022-2026.



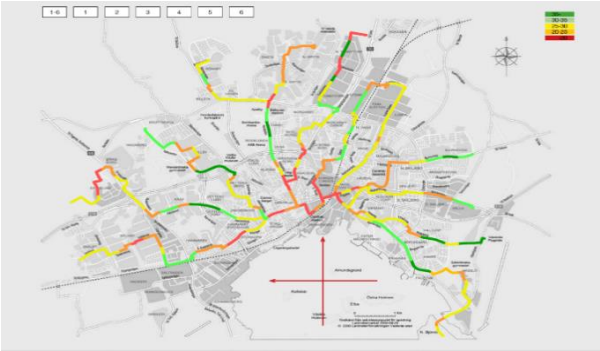
Figur 16 Inriktning trafikutbud storregional och regional trafik perioden 2027-2030.

Observera att bilderna över trafiksystemet är principbilder som ska utvecklas vidare i Trafikplan och kompletteras med inomkommunal trafik..

Kapacitetsstark, modern och prioriterad stadstrafik i Västerås

Enligt Västerås stads gällande Översiktsplan 2026 är planeringsinriktningen att Västerås befolkning ökar med drygt 80 000 invånare fram till år 2050.

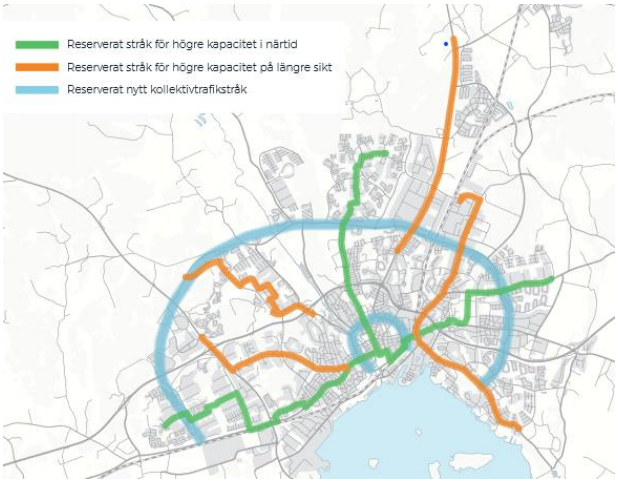
Redan idag har kollektivtrafiken i staden problem att hantera resandet under morgonens och eftermiddagens rusningstider och brottas med låg medelhastighet som följd av hög trafikbelastning. Då Västerås är målpunkt för många av länets invånare är vikten av en kapacitetsstark kollektivtrafik med hög framkomlighet avgörande för hela länets utveckling.



Figur 17 Uppmätt medelhastighet för busstrafiken (linje 1-6) i Västerås

Utbudet för stadstrafiken i Västerås har utökats under 2010-talet och stomlinjerna har idag en relativt god turtäthet. Nästa steg är att gå från dagens turtäthet på fyra till åtta avgångar per timme till upp mot en avgång var femte minut. Risken är dock att det ger begränsad effekt då bussen riskerar fastna i samma köer som bilarna.

För att identifiera framtida behov av kollektivtrafik och identifiera konsekvenser om inga förändringar görs av nuvarande kollektivtrafik, har Västerås stad genomfört en så kallad modellanalys. Utredningen gör bedömningen att ett kollektivtrafiksystem baserat på busstrafik i Västerås tätort fortsatt kan hantera framtidens behov av resor, men det kräver kapacitetshöjande åtgärder. Utredningen rekommenderar en satsning på BRT men utesluter inte satsning på spårvägstrafik i framtiden där BRT-stråk i sådana fall kan byggas för att i senare skede möjliggöra spårbyggnation när det finns tillräckligt resandeunderlag. I utredningen har tre stråk pekats ut att reservera för högre kapacitet i närtid och ytterligare fyra stråk på längre sikt. Därutöver förespråkar utredningen ett nytt stråk i form av ringled för att även snabb upp resor mellan angränsande områden.



Figur 18 Prioriterade stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik i Västerås (Källa: Framtidens Kollektivtrafik, slutrapport)

För dessa stråk ska utöver prioritering av busstrafiken gällande dedikerade körfält även gälla att:

- Hållplatsavstånd bör vara minst 400-500 meter, men gärna längre avstånd för att korta restiden och öka kapaciteten.
- Vid utformning av hållplatser bör det för spårväg vara rakspår eller horisontalradie större än 700 meter längs plattformen.
- Utrymme för plattformslängd om minst 35 meter krävs för att klara långa spårvagnar.
- Signalprioritet bör ges längs hela sträckningen för att ge kollektivtrafiken bästa möjliga framkomlighet.

Utifrån Trafikförsörjningsprogrammets mål att öka marknadsandelen och trafiksystemets effektivitet och användbarhet är det värdefullt om minst två av de utpekade stråken innan 2030 helt eller delvis, vid de mest belastade delarna, har BRT-standard. Därutöver bör åtgärder för samtliga stråk genomföras gällande viktiga korsningar för signalprioritering.

Vad gäller hållplatsavstånd har flera linjer idag betydligt kortare avstånd än 400-500 meter mellan hållplatserna. Tar man det vidare ytterligare skulle körtiden för exempelvis linje 1, mellan linjens ändhållplatser, kunna reduceras med upp mot 10 minuter ifall rekommendationen på hållplatsavstånd på 600-800 meter, som anges i handboken kol-TRAST (Kollektivtrafik för en attraktiv stad), skulle följas.

Inomkommunal trafik

Inomkommunal trafik är kollektivtrafik som i första hand utförs inom respektive kommun mellan eller inom tätorter. Omfattningen av inomkommunal trafik utgår från beställning från respektive kommun och kan därför skilja sig i utformning och karaktär. Den inomkommunala busstrafiken utanför Västerås har i regel inte utvecklats i takt med övriga satsningar. Inomkommunal busstrafik planeras främst för skolornas behov eller andra särskilda grupper. Utbudet utanför skoltider är i regel begränsat och trafiken blir därmed i flera fall varken särskilt kostnadseffektiv eller användbar för andra resenärsgrupper.

För att bidra till måluppfyllelse är det viktigt att det finns ett utbud anpassat inte bara utifrån skolors behov utan också utifrån arbetspendling. Inomkommunal trafik är också viktigt för att koppla samman mindre tätorter med kommunhuvudorter och nodstäder via strategiska bytespunkter.

Flera kommuner har uttryckt behov av översyn av sin inomkommunala busstrafik med önskemål om ökad samordning mellan regional och inomkommunal trafik. I närtid ska därför en särskild utredning genomföras för hur planerings- och finansieringsprinciper kan kalibreras för att bättre stödja de kommunala behoven och samtidigt säkerställa att resurser utnyttjas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Anpassade tjänster för landsbygden

Linjelagd kollektivtrafik kräver ett regelbundet resandeunderlag för att fungera effektivt. För att säkerställa god funktionalitet är det nödvändigt med ett jämnt utbud över större delen av dagen. I en stor del av länet finns inte sådana förutsättningar och här behöver särskilda tjänster därför utvecklas för att tillgodose grundläggande behov. Att samordna skolskjuts med linjetrafik för att möjliggöra för alla resenärer att nyttja trafik är en komponent. Anropsstyrd trafik som kan utgå från tillgängliga resurser såsom fordon som används för den särskilda kollektivtrafiken är en annan.

Alla kommer dock inte kunna ha tillgång till kollektivtrafik nära hemmet inom den resursram som kan förväntas finnas tillgänglig. Det finns därför ett stort behov att även utveckla bytespunkter som underlättar kombinerat resande. Här är utveckling av pendlarparkeringar med laddmöjlighet och funktioner såsom cykelgarage en viktig strategi för utveckling av landsbygden.

Anropsstyrd trafik kan bidra till utvecklad landsbygd. Här är särskilt digital utveckling central för att underlätta såväl bokning som samordning av sådana tjänster. På längre sikt kan utvecklingen av självkörande fordon skapa helt nya förutsättningar för områden med begränsat resandeunderlag.

Förutsättningar för kommersiell trafik att bidra till måluppfyllelse

Den kollektivtrafik som hittills utförs på kommersiell grund är den trafik som finns i stråket Örebro-Västerås mot Stockholm samt Falun/Borlänge-Sala-Uppsala-Stockholm där SJ utför kommersiell trafik på Mälarbanan respektive Dalabanan. Kommersiell trafik finns även mot Arlanda där bland annat Vy har expressbusstrafik.

Det är i första hand trafiken på Mälarbanan som är inriktad mot vardagsresande och därför prioriterad gällande att upprätta avtal kring biljettsamverkan. Det är därmed här särskilt viktigt att säkerställa att trafiken har tillräcklig kapacitet och standard för att hantera den ökade efterfrågan på sträckan. Det kan därför finnas behov att arbeta tillsammans med trafikutövare och våra bolag Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen för att utveckla trafiksystemet.

Det har utöver det inte identifierats något intresse under åren att utföra kommersiell trafik i övriga delar av den regionala trafiken som berör länet men inriktningen är att kommersiell trafik ska uppmuntras om intresse och långsiktiga förutsättningar finns.

Genomförande och ekonomi

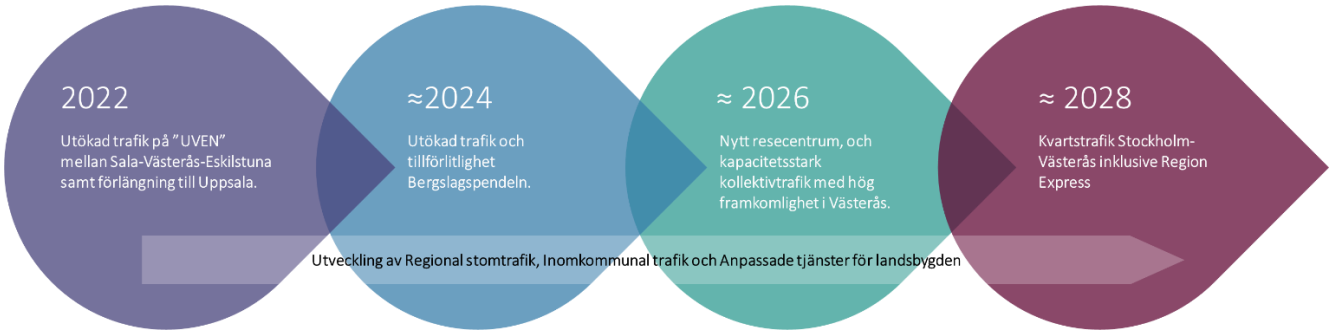
Tidsperspektiv

Trafikförsörjningsprogrammet ska hållas aktuellt och Region Västmanland har för avsikt att revidera programmet en gång per mandatperiod. Som följd av den osäkerhet, kopplat till Covid-19, som råder vid framtagande av programmet finns sannolikt behov av en relativt snar revidering av programmet.

Trafikförsörjningsprogrammets mål sträcker sig framtill år 2030, men själva genomförandet och strategierna bygger på identifierade brister och möjligheter där arbetet behöver starta omgående men också åtgärder som sannolikt inte kommer kunna starta innan 2030.

Målet att öka marknadsandelen till 30 procent år 2030 är ambitiöst men ändå realistiskt att nå utifrån de åtgärder som har identifierats men det behöver också stöttas genom att arbeta med att aktivt påverka resvanor, informera och marknadsföra samt arbeta för ökad användarbarhet för kollektivtrafiken.

Utökad trafik med hög tillförlitlighet på sträckorna Sala-Västerås-Eskilstuna (UVEN), Fagersta-Västerås (Bergslagspendeln) samt Västerås-Stockholm (Mälarbanan) tillsammans med satsning på snabbare och mer kapacitetsstark kollektivtrafik i Västerås är exempel på beslutade eller planerade åtgärder som kommer bidra till måluppfyllelse.



Figur 19 Steg mot 30 procent marknadsandel 2030

Arbetsfördelning

För måluppfyllelse och uppfyllnad av baskrav behövs en utvecklad samverkan mellan offentliga aktörer inom en rad olika områden. I enlighet med lag 2010:1065 är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för planering, utveckling och försörjning av all icke kommersiell kollektivtrafik i länet.

I Västmanland är det ett delat ansvar när det gäller finansiering av kollektivtrafik där kommunerna har en viktig roll att säkerställa trafikutbud som tillhandahåller ett trafikutbud för det inomkommunala behovet. Det är särskilt viktigt vid en sådan uppdelning att resurser för regional och inomkommunal trafik i så stor utsträckning kan samordnas vilket också innebär att det finns situationer där det regionala uppdraget även täcker det inomkommunala. Formerna för detta kan dock behöva utvecklas under kommande år och har initierats ett arbete under 2021 för att se hur nuvarande principer för planering och finansiering kan utvecklas ytterligare.

Länets kommuner ansvarar för den fysiska planeringen och för infrastrukturen i de fall de är väghållare. Kommunerna ansvarar därmed för plattformar och mark vid hållplatser i det lokala vägnätet medan Region Västmanland ansvarar för utrustning ovan mark såsom väderskydd, skyltar och bänkar. Kommunerna har även ansvar för gång-och cykelväg till och från hållplatser där de är väghållare.

När det gäller finansiering så bör detta avsättas i respektive aktörs investeringsbudgetar samt även i medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur för kollektivtrafikåtgärder.

I programmet har det också identifierats att viktiga åtgärder är att utveckla de stationsnära områdena. Här är det också kommunerna som har planmonopol och

därmed ansvarar för bebyggelseplaneringen men där KTF, i ett så tidigt skede som möjligt behöver delta i kommunernas processer för att kunna förverkliga målen och ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikverket har motsvarande ansvar som kommunerna, det vill säga gällande infrastruktur kopplat på och i anslutning till hållplatser. Trafikverket har också ansvar för järnvägen och stationerna samt ansvarar för genomförandet av Länsplan för regional transportinfrastruktur och den nationella planen. I programmet har flera viktiga åtgärder avseende infrastruktur lyfts fram vilka är frågor som drivs gemensamt gentemot Trafikverket inom Region Västmanland och även inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet. Finansiering sker via nationell plan eller länsplan. Genom i första hand drivs också åtgärdsvalsstudier (ÅVS) av Trafikverket vilket är en viktig metodik för att identifiera samhällseffektiva lösningar för infrastruktur och trafikering.

Behov infrastruktur

Mälarbanan

Mälarbanan är prioriterad i den regionala systemanalysen framtagen inom ramen för En Bättre Sits. Mälarbanan är även en del av den framtida primära järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo.

Utbyggnaden av Mälarbanan gör att den totala nyttan av Citybanan blir större, samtidigt som det samlade behovet från fjärrtrafiken, regionaltrafiken och pendeltågstrafiken kan mötas. Systemanalysen lyfter behovet att utöka kapaciteten på sträckan Kolbäck-Hovsta, samt för att kunna vända fler tåg i Arboga vilka är åtgärder som även är till nytta för Svealandsbanan. Samtidigt behöver spårområdena på Örebro respektive Västerås central byggas om, för att klara utökade resenärsflöden och frigöra kapacitet för gods. Detta behöver vara åtgärdat innan 2030.

Åtgärderna möjliggör en fortsatt integration av arbets, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm, Västerås och Örebro – och underlättar såväl nyrekrytering som att behålla befintliga medarbetare och kompetens. De är även en viktig del av ambitionerna att öka andelen gods och persontransporter på järnväg, för att därigenom minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan.

Långsiktig målsättning för restid Stockholm-Västerås är 40 minuter. Infrastrukturen ska möjliggöra minst 4 avgångar per timme 2030.

Svealandsbanan

För Svealandsbanan är en huvudåtgärd dubbelspår Folkesta-Rekarne. Dessutom finns behov av trimningsåtgärder på sträckan Arboga-Kungsör. Därutöver gynnas Svealandsbanan av prioriterade åtgärder på Mälarbanan.

Åtgärderna möjliggör framförallt ökad tillförlitlighet och kan på sikt möjliggöra utökad trafik mellan Eskilstuna -Kungsör-Arboga.

UVEN-stråket

Den så kallade UVEN-trafiken binder samman Uppsala och Västerås med Sala som en viktig kopplingspunkt mot Dalarna. Prioriterad åtgärd är kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne vilket också finns prioriterad inom ramen för den storregionala systemanalysen.

Därutöver finns behov av åtgärder som kan säkerställa robusthet i det trafikutbud som planeras mellan Sala och Eskilstuna. Ökad hastighet mellan Sala och Västerås är önskvärt och etablering av samtidig infart och byggande av andra plattform i Ransta nödvändigt. Därutöver finns på sikt behov av ytterligare mötesspår.

På sträckan Sala-Uppsala, Dalabanan, finns åtgärder i nationell plan avseende hastighetshöjande åtgärder samt mötesspår i Heby vilket ökar tillförlitligheten i trafiksystemet. För att möjliggöra halvtimmestrafik på UVEN till Uppsala krävs ytterligare utbyggnader av dubbelspår.

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln är målsättningen att restiden mellan Fagersta och Västerås åtminstone ska understiga 50 minuter. I Länsplanen finns medel avsatta för förlängning av dubbelspåret Ramnäs – Brattheden som

en del i att möjliggöra att regelbunden och robust 30-minuterstrafik Fagersta-Västerås kan etableras. Ytterligare mindre åtgärder kan vara nödvändiga för att åtgärden ska få full effekt vilket i sådana fall även kan behöva delfinansieras genom regional finansiering.



Figur 20 Infrastrukturåtgärder på Bergslagspendeln, exempelvis förlängning av mötesspår mellan Ramnäs och Brattheden, är viktiga för att öka såväl marknadsandel som pendling mellan norra länet och Västerås (foto: Till Klingenhäger)

Ytterligare insatstrafik för att hantera stora resandevolymer från Sura- och Hallstahammar planeras från 2030 vilket dock kräver minst att ett nytt mötesspår anläggs mellan de båda orterna.

Åtgärder för att ytterligare reducera restiderna på sträckan bör identifieras. Ett önskescenario vore att nå en restid mellan Fagersta och Västerås på drygt 40 minuter för att ge en restid mellan Norberg och Skinnskatteberg med Västerås på drygat timmen. Detta kommer dock kräva stora investeringar i infrastrukturen och sannolikt delvis ny sträckning på vissa delsträckor.

Konkurrenskraftig restid och robusthet prioriteras före nya tågstopp

I olika dokument lyfts har det lyfts upp behov av nya stationer för tåguppehåll runt om i länet. På Mälarbanan har Valskog i Kungsörs kommun, där Svealandsbanan och Mälarbanan går ihop, lyfts fram som tänkbart uppehåll. Därutöver uttrycker Surahammars kommun och Västerås Stad behov av nytt tåguppehåll i västra Västerås. Västerås Stad uttrycker behov av tåguppehåll i norra Västerås i anslutning till arbetsplatsområdet Finnslätten. På UVEN har Västerås uttryckt önskemål om att Tillberga återupprättats som ort för tåguppehåll och Hallstahammars kommun har lyft fram Strömsholm som ny stationsort.

Varje nytt uppehåll för tågtrafiken innebär utökad restid för befintliga resenärer. KTF:s utgångspunkt är därför att nya uppehåll endast kan vara aktuella att etablera om den nytta som tillkommer genom att uppehållet genererar fler resenärer är större än den minskade nytta som en längre restid innebär för befintliga resenärer. Därutöver måste hänsyn tas till rådande och framtida kapacitetssituation och robusthet för järnvägssystemet.

En analys som genomförts av extern konsult har identifierat att ett tågstopp i Tillberga, med nuvarande förutsättningar i övrigt, skulle innebära att UVEN:s sårbarhet för störningar skulle bli allt för stor då den lilla marginal som idag finns för återhämtning försvinner. Ett sådant uppehåll skulle således inte kunna vara aktuellt såvida inte åtgärder som medger högre hastighet på sträckan Sala-Västerås genomförs. Motsvarande problematik finns gällande eventuella nya uppehåll i Strömsholm och Västerås västra. Avseende Bergslagspendeln är inte nya uppehåll i linje med målsättning om reducerad restid och Västerås västra behöver då ställas mot nuvarande uppehåll i Dingtuna.

Västerås norra/Finnslätten innebär ett tillkommande uppehåll på sträckan Stockholm-Västerås C en ökad restid på ca 3 minuter. Frågan behöver därför utredas närmare och behöver också ställas utifrån de planer som finns på utökad trafik. Här planeras därför som ett första steg en åtgärdsvalsstudie att initieras under 2021 vilken ska belysa hur områdets behov av transporter bäst kan hanteras där tågstopp är en möjlig åtgärd.

Ett nytt tåguppehåll i Valskog är inte aktuellt i dagsläget. Dels utifrån ortens storlek men framförallt utifrån att Mälarbanan och Svealandsbanan är mycket störningskänslig i detta område och behöver byggas ut för att frågan ska vara aktuell.

Säkerställa att vägnätet har kapacitet

Generellt har de vägar som trafikeras av den regionala busstrafiken god standard men framförallt i länets tätorter finns exempel på bristande framkomlighet för busstrafiken som följd av hög belastning. Det gäller i

synnerhet inom och omkring Västerås där åtgärder för att stärka infrastrukturen för att hantera alla trafikslag är särskilt viktig. I bland annat Fagersta och Köping finns behov av insatser i infrastrukturen som säkerställer hög framkomlighet för att restiderna för busstrafiken som ansluter till tågen kan reduceras. Tillsammans med Trafikverket är det också viktigt att arbeta för att antalet plankorsningar över järnväg kan reduceras.

Bättre men kanske färre hållplatser

Länets hållplatser byggs succesivt ut för att såväl öka kollektivtrafikens attraktivitet som tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. Prioritering behöver göras utifrån hållplatser med störst potential för ökat resande.

I framförallt länets tätorter kan det vara aktuellt att se över om enstaka hållplatser kan dras in för att istället prioritera strategiska hållplatslägen som istället kan få betydligt högre standard inklusive realtidsinformation. Att minska antalet stopp för trafik genom tätorterna är också en viktig åtgärd för att reducera restider. Det ställer dock krav på säker trafikmiljö runt och i anslutning till hållplatserna och ska avvägas mot behov av tillgänglighet.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Det är viktigt att kollektivtrafiken och dess anläggningar upplevs som tillgängliga, trafiksäkra och trygga. Så många som möjligt ska kunna använda kollektivtrafiken i Västmanlands län. I arbetet med tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ska helaresanperspektivet vara vägledande, vilket kräver samverkan mellan Region Västmanland, kommuner och statliga företrädare samt andra utförare av kollektivtrafik.

Bytespunkter och hållplatser

KTF arbetar löpande med att tillgänglighetsanpassa hållplatser i länet. När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastrukturanläggningar som hållplatser och stationer har staten (Trafikverket), den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt kommunerna ett stort ansvar. Trafikverket är väghållare för den regionala infrastrukturen vilket också innebär att de bär ansvaret för genomförande av åtgärder på det statliga vägnätet. Trafikverket äger även alla spårområden och plattformar längs järnvägarna vilket också gör att de står för underhåll av dessa. Jernhusen äger och förvaltar bland annat järnvägsstationer, i Västmanland förvaltar Jernhusen Västerås centralstation. Övriga stationer ägs och förvaltas av respektive kommun.

För att uppnå tillgänglighetsanpassning har KTF riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och infrastruktur för kollektivtrafik. Riktlinjerna är baserade på nationella riktlinjer som exempelvis Trafikverkets VGU (vägars och gators utformning), samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BFS 2011:5 ALM 2). Idag är endast 9 procent av alla hållplatser i Västmanland fullt ut tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning. Detta innebär att hållplatser har taktila plattor och kontrastmarkeringar samt en kantstenshöjd på 17 cm. Räknas alla hållplatser in som har en kantstenshöjd om minst 12 cm uppgår antalet till 14 %.

Generellt ska alla regionala linjer vara fullt tillgängliga för alla resenärer när det gäller linjernas ändpunkter. Alla mellanliggande hållplatser kan dock inte garanteras fullt tillgänglighet men det ska eftersträvas. En allvarlig brist är att länets största hållplats och målpunkt för en majoritet av länets linjer, bussterminalen vid Västerås Resecentrum, inte fullt ut är tillgänglighetsanpassad. Ny bussterminal i Västerås är därför central för ökad tillgänglighet i hela länet.

Fordon

Fordonen skall vara av låggolv/lågentré där vägarna så medger. Där detta ej medges ska bussarna vara utrustade med ramp eller lift. Alla bussar skall vara utrustade med audiovisuellt utrop av hållplats.

År 2019 var 66 procent av bussarna utrustade med audiovisuellt utrop och 72 procent av bussarna av

låggolvstyp. Inom tågtrafiken pågår en uppgradering av fordonsflottan inom både TiB och Mälardalstrafik.

Informationskanaler

Informationskanaler för reseinformation ska också uppfylla nationella och europeiska tillgänglighetskrav. Hemsidan vl.se samt VL-app ska uppfylla krav enligt WCAG 2.1 nivå AA.

Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

Utsläppen per resenär är mindre med kollektivtrafiken i jämförelse med om resenärerna hade färdats med bil. En elektrifiering av fordonsflottan kommer på sikt reducera denna skillnad och istället sätta fokus på energieffektivitet. Kollektivtrafik och särskilt tågtrafik är det mest energieffektiva transportslaget för att transportera större volymer. Kollektivtrafiken är också yteffektiv i förhållande till biltrafik. En övergång från bil till kollektivtrafik för de större resandeströmmarna blir därmed även positivt för stadsmiljön.

Under de senaste fem åren har utfasningen av fossila bränslen i landets kollektivtrafik gått snabbt. I flera län, inklusive Västmanland, körs idag i stort sett all allmän kollektivtrafik med förnybara bränslen. 2019 var Västmanlands andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken knappt 80 procent. Det är en ökning från ca 55 procent år 2009 men innebär ändå att länet är bland de sämre i landet. Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar Biogas samt HVO. Den biogas som levererats har dock haft inslag av naturgas vilket fått till följd att andelen förnybara bränslen blivit lägre än förväntat. Pågående elektrifiering av Västerås stadstrafik är en strategi för att komma tillrätta med detta. Detta ska kompletteras med hårdare krav i de avtal som Svealandstrafiken upphandlar gällande biogasförsörjning. HVO ska i de fall det används som bränsle inte innehålla palmolja som råvara.

Därutöver ska den el som tillhandahålls för buss- och tågtrafik uteslutande komma från fossilfria och förnybara källor. Grön vätgas är också ett drivmedel vars förutsättningar att nyttjas för kollektivtrafiken kan komma att utvecklas snabbt de kommande åren.

Konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens anläggningar

Fördelning av kapacitet till resecentrum och hållplatslägen ska ske konkurrsneutralt och anpassas efter behov. Särskilt viktigt är dialog och samverkan där det kan tänkas uppstå kapacitetsbrist i infrastrukturen.

I princip är det idag Västerås Resecentrum där det stundtals finns begränsad kapacitet. I samband med att Resecentrum inklusive bussterminal ska byggas om är det särskilt viktigt att säkerställa att det nya området hanterar dagens brister. Det kommer dock bli en särskild utmaning under byggnationsperioden där provisoriska lösningar kan behöva bli aktuella vid fördelning av kapacitet.

Digitalisering

Teknik ska utgå från nationella och internationella standards som möjliggör samverkan inom exempelvis biljettgiltigheter och informationsspridning. Genom Samtrafiken tillgängliggörs trafikdata och inriktning är att data i möjligaste mån ska vara öppen och tillgänglig för tredje part för utveckling av tjänster.

Genom digitalisering har tjänster utvecklats i snabb takt där det redan idag erbjuds möjligt att få information i realtid och köpa biljetter och ladda resekort som aktiveras direkt via såväl mobilapp som webb. Nya tjänster utvecklas i takt med efterfrågan och tekniska förutsättningar. Generellt ska digital omställning leda till smarta lösningar som bidrar till effektiv trafik och utveckling av tjänster som bidrar till ökad användning av kollektivtrafiken.

Samtidigt behöver tjänster fortsatt över en överskådlig tid tillhandahållas fysiskt. Inriktningen är därför att fysiska ombud fortsatt ska finnas tillgängligt i samtliga kommunhuvudorter och det ska alltid vara lätt att komma i kontakt med kundservice för information.

Marknadsföring och information

För att bidra till måluppfyllelse är det viktigt att kommunicera kollektivtrafikens fördelar och även arbeta med riktade insatser. För att öka resandet krävs att potentiella resenärer har god kännedom om

kollektivtrafiksystemet inklusive utbud, vad resan kostar och hur biljett köps.

Riktade marknadsföringsinsatser bör i första hand ske för linjer eller områden där det bedöms finnas en potential att inom ramen för befintlig kapacitet, öka marknadsandelen. Det kan exempelvis omfatta prova-på kampanjer eller andra insatser som har direkt påverkan på resandet.

Uppmuntra och stimulera beteendeförändringar, exempelvis genom så kallad nudging kan också vara ett sätt att få nya resenärer att börja nyttja kollektivtrafiken.

Utveckla innovativa lösningar

Västmanland har goda förutsättningar att vara i framkant när det gäller nya innovativa lösningar. Länet är centrum för flera av landets och världens ledande högteknologiska företag. Från 2022 får Mälardalens högskola universitetsstatus vilket ytterligare stärker regionen och möjlig samverkan kring forskning och utveckling bör identifieras. Genom samverkan med våra trafikutövare finns förutsättningar att snabbt få på plats och testa ny teknik och nya typer av fordon.

Västerås Stads vision för Finnslättsområdet är ett exempel på områden där nya innovativa transportlösningar har lyfts fram som ett sätt att hantera det framtida resandebehovet. Det finns också i länet ett antal förhållandevis perifert belägna stationer som exempelvis Virsbo där det kan vara särskilt intressant att testa autonoma fordon som kostnadseffektiv anslutningstrafik.

Finansiering

Utveckling av kollektivtrafiken är för Västmanland ett gemensamt åtagande där flera parter behöver vara delaktiga i finansiering av såväl trafik som infrastruktur.

Utveckling behöver ske långsiktigt och i takt med att resurser finns tillgängliga. Exempelvis har den utökade tågtrafiken på UVEN som träder i kraft år 2022 föregåtts av minst fem års planering och processande där trafikens kostnader succesivt detaljerats.

För utökad kapacitet och utbud är det givet att finansiella resurser behöver tillföras till kollektivtrafiken från såväl Region som länets kommuner samtidigt som det är viktigt att öka andelen finansiering via biljettintäkter.

Parallellt med satsningar på utökad trafik behöver det säkerställas att resurser nyttjas så effektivt som möjligt och löpande måste avtal och principer för finansiering utvärderas, utvecklas och förfinas. Regional stomtrafik med buss kan behöva reduceras, förändras alternativt avvecklas på sträckor där tågtrafiken utökas.

Särskilt centralt för måluppfyllelse är att åtgärder genomförs för att skapa konkurrenskraftig och kapacitetsstark kollektivtrafik i Västerås Stad. Här är finansiering en nyckelfråga där det exempelvis kan vara aktuellt med stadsmiljöavtal eller annan statlig medfinansiering. Sådan finansiering kan givetvis också vara aktuellt för andra åtgärder och satsningar.

Samråd och underlag

Samrådsprocess

Samråd	Tidpunkt	Format	Intressenter
Gemensam förfrågan TFP och LTP kring prioritering av åtgärder	April 2020	E-postutskick	Länets kommuner
Länsdelssamråd	Oktober 2020	Fysiskt möte	Länets kommuner
Brukarråd	Augusti 2020	Fysiskt möte med begäran om underlag	Brukarorganisationer
Seminiarum och workshop kring mål för kollektivtrafiken	2020-09-23	Fysiskt möte	Politiker och tjänstepersoner i Region Västmanland, länets kommuner samt Svealandstrafiken, Mälardalstrafik och TiB
Kravseminarium	2020-11-27	Digitalt möte	Internt KTF
Samråd Trafikverket	Januari 2021	Digitalt möte	Trafikverket, Region Västmanland
Samråd som återstår att genomföra:			
Samråd Trafikföretag	*Kvartal 1 2021*	*Digitalt möte*	*Trafikföretag*
Samråd Angränsande län	*Kvartal 1 2021*	*Digitalt möte*	*RKM*

Källor och underlagsmaterial

Andersson, Niclas, Finstrat, *Kunskapsöversyn av alternativa finansieringsformer*, 2020

Holmberg, Bengt, Ö*kad andel kollektivtrafik – hur?: en kunskapssammanställning*, Lunds Universitet, 2013

Holmberg, Bengt Hultén Johan, *Ny kunskap om kollektivtrafik, Forskning genomförd vid K2 till och med sommaren 2018*, K2 Outreach 2018:4

Kollektivtrafikförvaltningen*, Nulägesbild - Kollektivtrafik i Västmanland. Kunskapsunderlag för Västmanlands Trafikförsörjningsprogram,* 2020

Mälardalsrådet, En Bättre Sits, *Framtidens resor, Storregional Systemanalys, Gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen i sju län: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland*, 2020

Mälardalsrådet, *Arbetspendlingskartor 2018,* 2020

Nelldal, Bo-Lennart, *Utveckling av utbud av tågtrafik i Västmanland 1965-1990-2020*, 2020-04-20

Region Västmanland, *Regional Utvecklingsstrategi 2030, Vår strategi för ett livskraftigt Västmanland*, 2020

Sweco, Stoppbild, *Tågtrafik Västmanland*, 2020

Svensk Kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2019*

Sveriges Kommuner och Landsting, *Vägval för framtiden 3 – Utmaningar för det kommunala uppdraget mot år 2030,* 2018

Trafikanalys, *Regional linjetrafik 2019*

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, *Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*, 2012

WSP, *Framtidens Kollektivtrafik i Västerås, delprojekt 1 Övergripande slutrapport***,** 2019-08-20

Kontaktpersoner remissversion

Oskar Jonsson

Utvecklingsstrateg, Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland

oskar.jonsson@regionvastmanland.se

021-48 18 329

Mohammad Sabet

Verksamhetschef Trafikförsörjning, Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland

mohammad.sabet@regionvastmanland.se

021-17 68 45

Nulägesbild - Kollektivtrafik i Västmanland

Kunskapsunderlag för Västmanlands Trafikförsörjningsprogram

2020-08-27

Förord

Föreliggande rapport syftar till att ge en bild av nuläget, med fokus på trafikperspektivet, för Västmanlands kollektivtrafik och ska ge underlag för att vidare identifiera behov av regional kollektivtrafik och för aktörer att identifiera förutsättningar att bedriva kommersiell trafik i länet. Rapporten är ett underlag för revidering av Västmanlands Trafikförsörjningsprogram (TFP) vilket planeras beslutas av regionfullmäktige i sin tredje version sommaren 2021.

Framtagandet av TFP är en del av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och rekommenderas uppdateras en gång per mandatperiod. Tidigare versioner av Västmanlands TFP har beslutats av dåvarande landstingsfullmäktige 2012 respektive2015.

Innehåll

Inledning 3

Befolkning och pendling 4

Befolkning 4
Pendling 4
Befolkning och pendling per kommun 5

Kollektivtrafik i Västmanland 10

Kollektivtrafikens organisation, finansiering och samverkan 10
Kollektivtrafikens struktur 12
Resande och resmönster 14
Tågtrafik 15
Regional Busstrafik 18
Inomkommunal kollektivtrafik 26
Övrig kollektivtrafik 30
Trafikens kvalitet 33

Framtida utveckling 35

Befintliga planer & projekt med påverkan 35

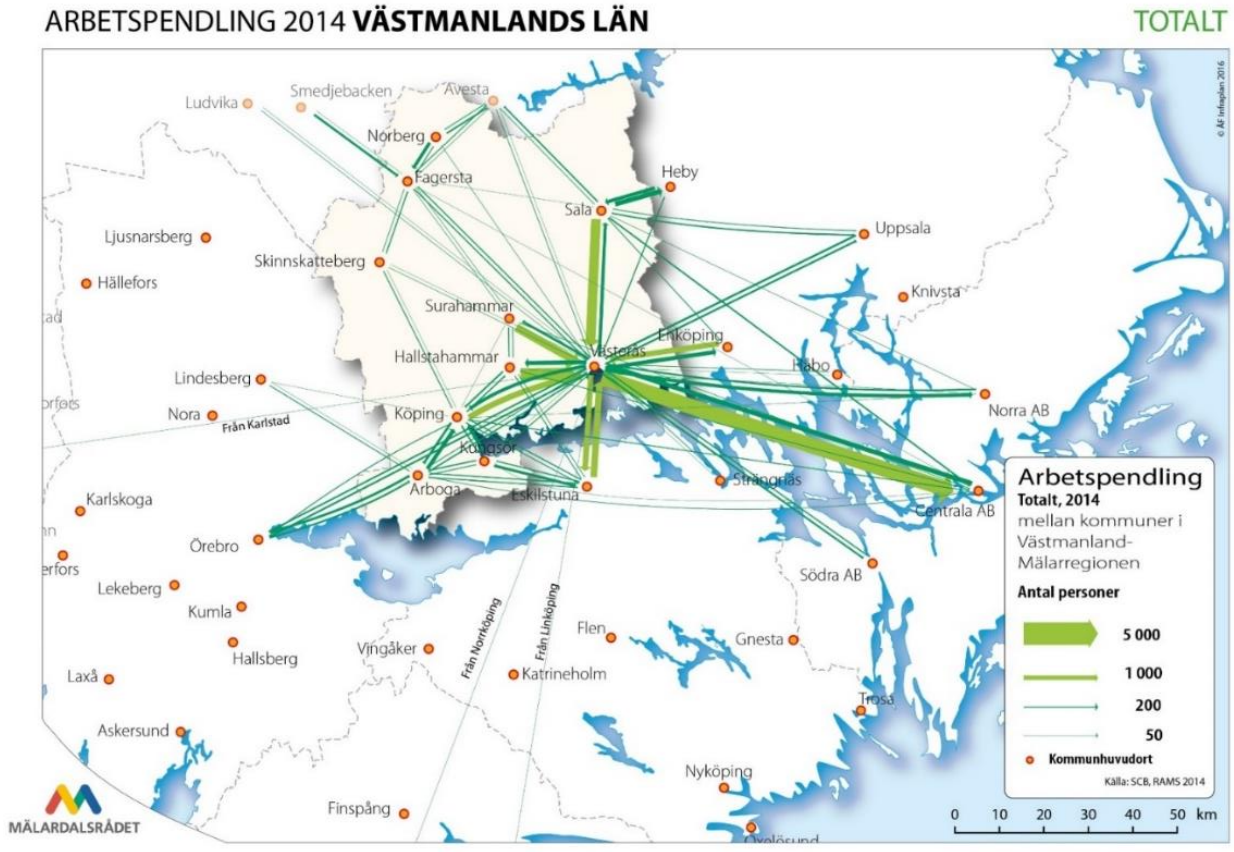
Foto baksida: Emil Amtak

Inledning

Västmanlands län är strategiskt beläget med tillhörighet till både den expansiva Stockholm/Mälarregionen och den historiskt viktiga Bergslagsregionen som, trots strukturomvandling, har en fortsatt livskraftig och nationellt betydelsefull basindustri. År 2019 hade länet nästan 280 000 invånare vilket innebär att antalet invånare sedan millennieskiftet ökat med över 30 000. Detta ska ses utifrån perspektivet att länet de sista decennierna av 1900-talet hade en negativ befolkningsutveckling.

Länets läge speglar också väl Västmanlands struktur där flera av länets kommuner näringsliv domineras av få nationellt viktiga aktörer samtidigt som pendlingsrörligheten ökar, framförallt till och från länet. Pendlingsmönstret i länet är tydligt knytet till Västerås och i allt större utsträckning mot Stockholms län. Betydelsefulla lokala arbetsmarknadsområden finns i norra länet och sydvästra delen av länet med Fagersta respektive Köping som nav. Länet gynnas av närhet till arbetsmarknader i viktiga nodstäder som Uppsala, Örebro och Eskilstuna. Arbetsmarknaden knyts särskilt i allt större utsträckning ihop med Stockholms län med vilket arbetspendlingsutbytet ökar för varje år. Storregional samverkan med omgivande regioner blir en naturlig förutsättning för länets tillväxt.

Regionens ambitioner att öka tillgängligheten och integrationen i regionen behöver gå hand i hand med en ambition att eliminera klimatpåverkan, minska trängseln, åtgärda bostadsbristen och bidra till en god folkhälsa. Prioriteringarna behöver ligga mer på kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik på väg och spår i kombination med stärkta förutsättningar för cykel och gång, till exempel genom sammanhängande regionala cykelvägnät av hög standard och en tät, funktionsblandad bebyggelsestruktur.



Figur 1 Pendlingsmönster Västmanlands län (Källa: SCB och Mälardalsrådet).

Befolkning och pendling

Befolkning

Vid utgången av 2019 nådde Sverige en befolkning på 10 327 589 personer, en ökning på nästan 94 000 personer under 2019. Befolkningsstatistik från SCB visar att befolkningen i Västmanlands län ökade med 1 916 personer (0,7 %) under 2019. Det är en lägre ökning jämfört med de senaste åren. I fem av länets tio kommuner minskade befolkningen under 2019.

Mest minskade befolkningen i Norberg och Fagersta kommun men även i Arboga, Köping och Skinnskatteberg. 10 383 personer flyttade till Västmanlands län under 2019 och 8 863 personer flyttade från länet. Det innebär att flyttningsnettot var positivt även om det är mindre än 2018. Av de som flyttat till länet kom 8 192 personer från andra delar av Sverige medan 2 281 personer flyttade hit från utlandet. Flyttningsnettot mot utlandet var positivt i samtliga av länets kommuner.

Tabell 1 Förändring av folkmängden 2018–2019 (SCB 2020)

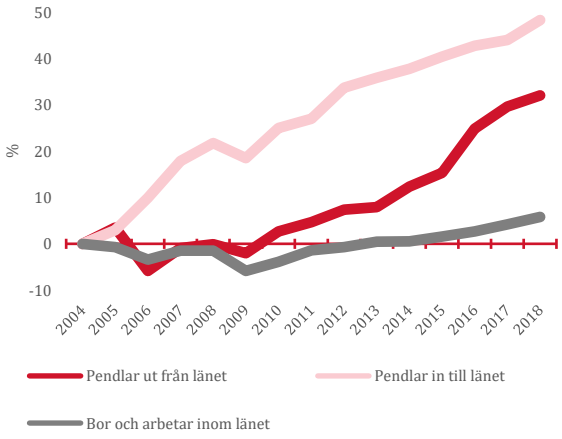
	Antal		Förändring 2018–2019	
Kommun/Region	2018	2019	Antal	Procent
Arboga	14 138	14 089	-51	-0,4
Fagersta	13 464	13 391	-73	-0,5
Hallstahammar	16 186	16 346	160	1
Kungsör	8 667	8 675	8	0,1
Köping	26 268	26 214	-54	-0,2
Norberg	5 795	5 690	-105	-1,8
Sala	22 816	22 894	78	0,3
Skinnskatteberg	4 429	4 393	-36	-0,8
Surahammar	10 088	10 106	18	0,2
Västerås	152 078	154 049	1971	1,3
Västmanlands län	273 929	275 845	1916	0,7
Riket	10 230 185	10 327 589	97 404	1,0

Västerås är Sveriges sjunde största kommun, i kommunen bodde 154 049 personer i slutet av 2019. Befolkningsökningen har under 2000-talet präglats av goda siffror, i genomsnitt har befolkningen ökat med ungefär 1 400 personer per år men de senaste fem åren har ökningen varit ovanligt stor. Under den perioden har befolkningen ökat med i genomsnitt cirka 2 000 personer per år. Befolkningsökningen beror främst på att fler födds än avlider men också pga. ett stort flyttningsöverskott.

Pendling

Västmanland läns geografiska läge i Mälardalsregionen gör det attraktivt för både in- och utpendling där statistiken visar att såväl in- som utpendling ökar för varje år som går.

In- och utpendlingen från Västmanlands län till övriga län skedde framför allt till och från våra grannlän Stockholm, Uppsala, Södermanland, Dalarna och Örebro län. Utpendlingen från Västmanland till dessa län har de senaste åren ökat snabbare än inpendling och uppnådde 2018 18 322 personer medan inpendlingen från dessa län till Västmanlands län har uppnått 12 795 personer



Figur 2 Procentuell utveckling pendling in, ut och inom länet

Huvuddelen av arbetspendlingen i länet sker inom kommungränserna. Pendlingen mellan kommunerna i länet sker främst till och från Västerås kommun. Däremot sker arbetspendlingen i Norberg, Kungsör och Arboga kommun främst till sina grannkommuner Fagersta och Köping. Med största sannolikhet beror detta på pendlingsavståndet till Västerås kommun. Även studiependlingen sker främst till Västerås kommun.

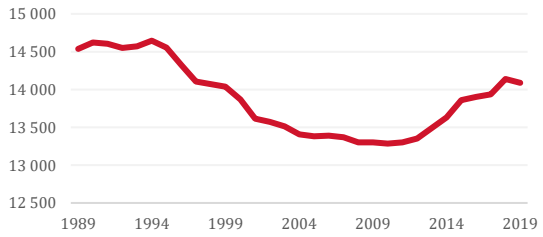
Tabell 2 Arbetspendling Västmanlands län (SCB 2015-2017)

	2015		2017	
Ort	Inpendling	Utpendling	Inpendling	Utpendling
Stockholms län	2 166	6 163	2 157	6 738
Uppsala län	2 774	2 842	2 852	3 707
Södermanlands län	2 723	2 857	2 782	3 153
Dalarnas län	1 900	1 649	1 972	1 749
Örebro län	1 668	1 554	1 816	1 645
Summa	12 455	16 345	12 797	18 323

Befolkning och pendling per kommun

Arboga kommun

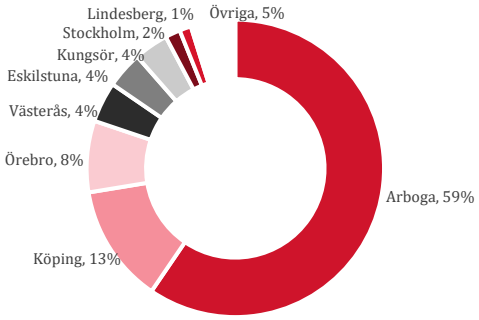
Arboga är länets femte största kommun med 14 087 invånare (SCB 2020). Centralorten Arboga har ett strategiskt läge där E20 och E18 samt Svealands- och Mälarbanan möts vilket ger goda kommunikationer. Förutom kommunhuvudorten med knappt 11 000 invånare finns de mindre tätorterna Götlunda och Medåker med 269 respektive 203 invånare (SCB 2018).



Figur 3 Befolkningsutveckling Arboga kommun (SCB 2020)

Större arbetsplatser i kommunen är lokaliserades kring centrum samt i den östra utkanten av tätorten inklusive Saab Group och Försvarsmakten. Kring Sätra trafikplats, ca fem kilometer från centrum, utefter E20 finns ett handelsområde som växer i betydelse.

40 procent av kommunens förvärvsarbetande befolkning (nattbefolkning), som uppgår till drygt 6 400 invånare, har sin arbetsplats utanför kommunen. Köping följt av Örebro kommuner är de viktigaste målkommunerna.

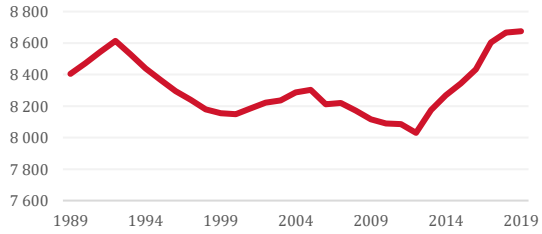


Figur 4 Arbetskommun för nattbefolkning Arboga kommun (SCB 2018)

Kommunen har en gymnasieskola, Vasagymnasiet, lokaliserad nära centrum, med ca 420 elever. Därutöver finns flera grundskolor varav två med årskurser 7-9. Förutom i centralorten finns grundskola i Götlunda (F-5).

Kungsörs kommun

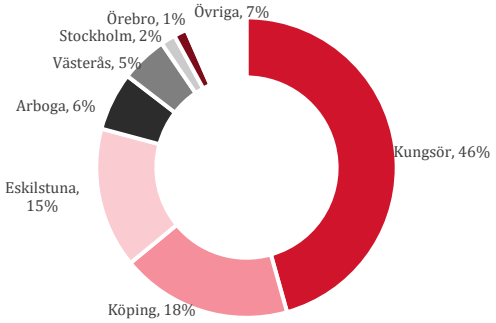
Kungsörs kommun är länets tredje minsta kommun med knappt 8 675 invånare (SCB 2019). Kommunen har relativt goda kommunikationer som följd av dess lokalisering vid E20, riksväg 56 och Svealandsbanan. Vilket ger bra förbindelser mot Eskilstuna, Köping, Arboga och Örebro men något sämre förutsättningar för resor till Västerås. Förutom centralorten med knappt 6 000 invånare finns ytterligare en tätort, Valskog, med 674 invånare (SCB 2018).



Figur 5 Befolkningsutveckling Kungsörs kommun (SCB 2020)

Kommunen präglas av småindustri och annan verksamhet. Den största koncentrationen av arbetsplatser finns i centrala stadskärnan samt i de östra delarna av centralorten.

Kommunen är en relativt utpräglad utpendlingskommun där över hälften av kommunens förvärvsarbetande befolkning (nattbefolkning), som uppgår till drygt 3 700 invånare, har sin arbetsplats utanför kommunen. Köping följt av Eskilstuna kommun är de viktigaste målkommunerna.

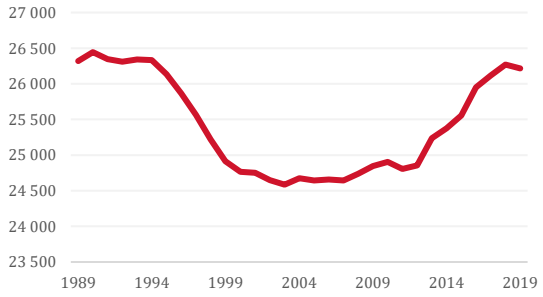


Figur 6 Arbetskommun för nattbefolkning Kungsörs kommun (SCB 2018)

Kommunen saknar egen gymnasieskola och har därför samverkansavtal med Arboga, Köping och Eskilstuna. Det finns fyra grundskolor i kommunen varav tre finns i centralorten (varav en 7-9) och en i Valskog (F-6).

Köpings kommun

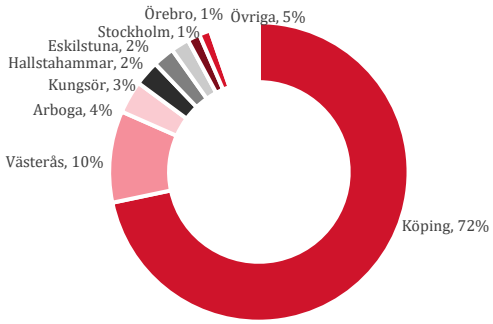
Köpings kommun är länets näst största med 26 214 invånare. (SCB 2019). Centralorten Köping är strategiskt lokaliserad utefter E18 och Mälarbanan vilket ger goda kommunikationer mot Västerås, Stockholm samt Arboga och Örebro. I kommunen finns även den större tätorten Kolsva med nästan 2 500 invånare samt Munktorp med drygt 400 invånare (SCB 2018).



Figur 7 Befolkningsutveckling Köpings kommun (SCB 2020)

Kommunen har en stark arbetsmarknad som domineras av flera större företag. Kring industriområdet i södra delen av centralorten finns närmare 3 000 arbetsplatser. Kommunen är som följd av detta framförallt en viktig inpendlingskommun.

Av kommunens förvärvsarbetande befolkning är det följaktligen relativt få som har sin arbetsplats utanför kommunen. 10 procent arbetar i Västerås, därutöver har exempelvis Arboga, Kungsör, Hallstahammar, Eskilstuna viss betydelse.

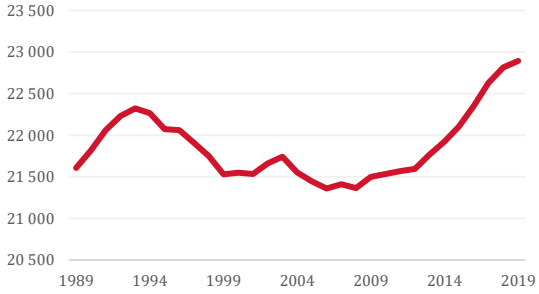


Figur 8 Arbetskommun för nattbefolkning Köpings kommun (SCB 2018)

I kommunen finns en större gymnasieskola, Ullvigymnasiet, med över 1000 elever. Därutöver finns ett flertal grundskolor i kommunen varav tre har årskurser 7-9 (två i Köping och en i Kolsva). I kommunen finns utöver skolor i tätorterna även två landsbygdsskolor, i Himmeta respektive Odensvi.

Sala kommun

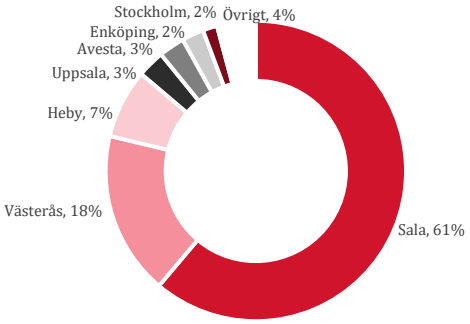
Sala kommun är länets tredje största kommun med 22 894 invånare (SCB 2019). Sala har goda kommunikationer såväl norrut mot Dalarna och söderut mot Västerås och österut mot Uppsala. Kommunen är till ytan länets största med utspridd landsbygd och flera mindre tätorter. Totalt finns inom kommunen, utöver centralorten, fem mindre tätorter. Störst av dessa är Ransta med ca 850 invånare.



Figur 9 Befolkningsutveckling Sala kommun (SCB 2020)

Kommunens arbetsmarknad präglas av mindre företag och offentlig verksamhet såsom sjukhuset och Salbergaanstalten.

Ca 40 procent av kommunens förvärvsarbetande arbetspendlar utanför kommunen. I första hand Västerås men även Heby, Uppsala och Avesta är arbetsmarknader med viss betydelse.

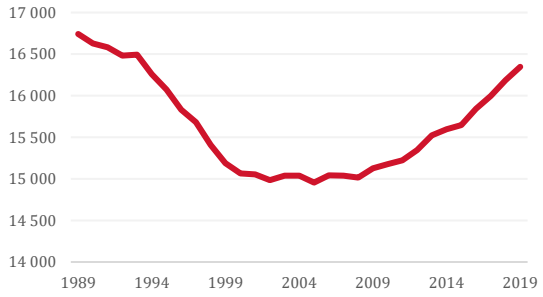


Figur 10 Arbetskommun för nattbefolkning Sala kommun (SCB 2018)

I kommunen finns två gymnasieskolor varav Kungsgymnasiet i centrala Sala samt Ösby Naturbruksgymnaium, med betydelse för hela länet, i Saladamm. Många gymnasieelever reser också till Västerås. Kommunen har 13 grundskolor varav fem, inklusive två för årskurs 7-9, är lokaliserade i centralorten. Som följd avbefolkningsstruktur har kommunen förhållandevis stor mängd landsbygdsskolor.

Hallstahammars kommun

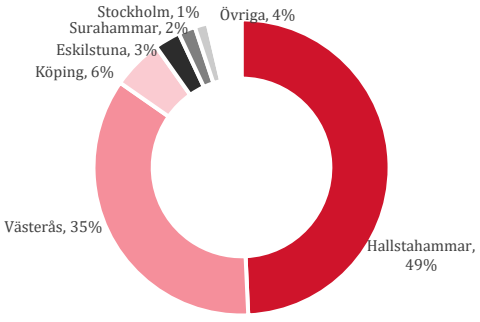
Hallstahammars kommun är länets fjärde största med 16 346 invånare (SCB 2019). Kommunen delas av E18 i en nord och sydlig del. Drygt 11 000 bor i centralorten (inklusive tätorterna Näs och Lustigkulla) medan drygt 3 000 bor i tätorterna söder om E18 (Kolbäck 2 051, Strömsholm 691 och Sörstafors 272). Kommunen trafikeras av Bergslagspendeln och UVEN-banan.



Figur 11 Befolkningsutveckling Hallstahammars kommun (SCB 2020)

Hallstahammar är historiskt en utpräglad bruksort som utvecklats utifrån Kolbäcksån vattenkraft. Större arbetsplatser finns inom centralorten samt i kommunens södra del i Strömsholm, Kolbäck och Mölntorp.

Kommunen har i allt större utsträckning fått karaktär av utpendlingskommun. Idag arbetar hälften av kommunens förvärvsarbetande invånare utanför kommunen, i första hand i Västerås kommun.



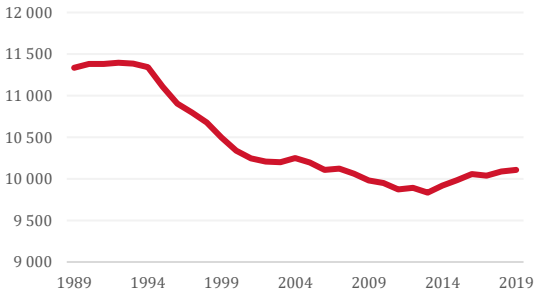
Figur 12 Arbetskommun för nattbefolkning Hallstahammars kommun (SCB 2018)

Kommunen saknar egen gymnasieskola och har därför samverkansavtal med Västerås stad. Grundskolor finns i centralorten, Kolbäck och i Strömsholm varav högstadieskolor finns i de två förstnämnda.

Surahammars kommun

Surahammars kommun är en av länets mindre kommuner med drygt 10 000 invånare (SCB 2019). I kommunen finns, utöver centralorten med knappt 6 400 invånare, två större tätorter. Virsbo med 1 320 och Ramnäs med 1 263 invånare (SCB 2018).

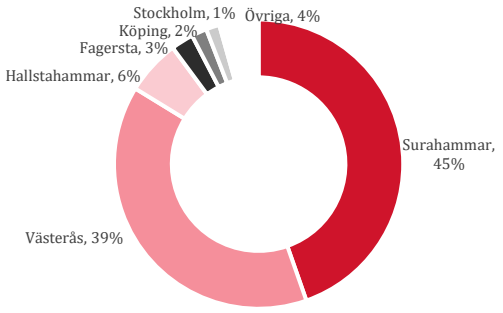
Befolkningsstrukturen är koncentrerad utefter Kolbäcksån, riksväg 66 och Bergslagspendeln.



Figur 13 Befolkningsutveckling Surahammars kommun (SCB 2020

Surahammar är som Hallsta en historiskt utpräglad brukskommun som i allt större utsträckning fått karaktär av utpendlingskommun. Bruksnäringen är dock fortsatt betydelsefull för kommunen och framförallt Virsbo bruk har fortsatt intensiv verksamhet och sysselsätter runt 500 personer.

Idag arbetar över hälften av kommunens förvärvsarbetande invånare utanför kommunen. En stor andel, närmare 40 procent, arbetar i Västerås men även Hallstahammar och Fagersta samt i viss mån Köping och Stockholm har betydelse.

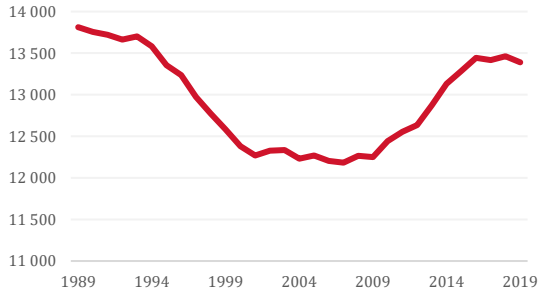


Figur 14 Arbetskommun för nattbefolkning Surahammars kommun (SCB 2018)

Även Surahammar saknar egen gymnasieskola utan har samverkansavtal med Västerås stad. Grundskolor finns i samtliga av kommunens tätorter men årskurs 7-9 finns endast i Surahammar tätort.

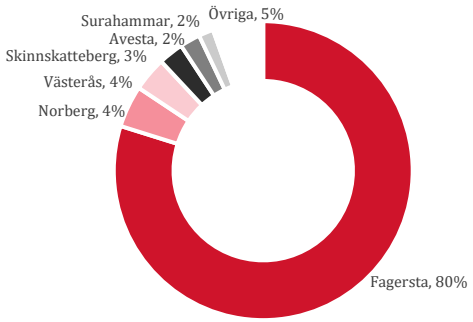
Fagersta kommun

Fagersta kommun är länets sjätte största kommun med 13 391 invånare (SCB 2019) varav knappt 12 000 bor i centralorten. Kommunen har således i förhållande till övriga kommuner i länet en relativt liten andel landsbygdsbefolkning. Ängelsberg som har station räknas sedan 1990 inte som tätort. I Fagersta korsar såväl järnväg som väg, Bergslagspendeln och Godsstråket genom Bergslagen respektive riksvägarna 66 och 68, vilket ger goda kommunikationer i alla riktningar.



Figur 15 Befolkningsutveckling Fagersta kommun (SCB 2020)

Fagersta har en stark lokal arbetsmarknad och bildar centrum för Fagersta lokala arbetsmarknadsregion dit även Norberg och Skinnskatteberg hör. Järnverket Ovako Steel sysselsätter runt 2 000 och är navet i kommens industri. Som följd av detta är det endast en femtedel av kommunens förvärvsarbetande invånare som pendlar över kommungränsen.

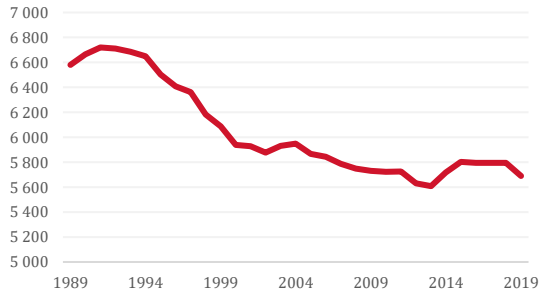


Figur 16 Arbetskommun för nattbefolkning Fagersta kommun (SCB 2018)

Fagersta kommun har egen gymnasieskola, Brinellskolan, i centralorten. Gymnasiet drivs tillsammans med Norberg och Skinnskattebergs kommuner via Norra Västmanlands Utbildningsförbund. Därutöver finns fyra grundskolor, varav en 7-9, i kommunen, samtliga inom Fagersta tätort.

Norbergs kommun

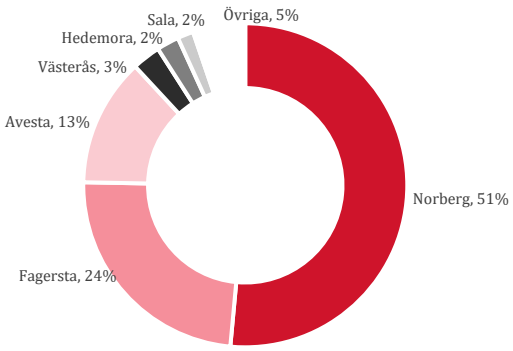
Norberg är länets näst minsta kommun med 5 690 invånare (SCB 2019) varav huvuddelen, 4 543 bor i centralorten som också är kommunens enda tätort. Kommunen korsas av riksvägarna 68 och 69 mot Fagersta, Avesta samt Hedemora. Godsstråket genom Bergslagen har stationsuppehåll i småorten Karbenning ett par mil öster om centralorten.



Figur 17 Befolkningsutveckling Norbergs kommun (SCB 2020)

Norberg är uppbyggd kring gruvnäringen som även om den numera är avvecklad fortsatt ger en stark prägel på kommunen. Näringslivet domineras idag av småföretag.

Ungefär hälften av kommunens förvärvsarbetande pendlar över kommungräns. Närheten till stark arbetsmarknad i Fagersta och Avesta gör att 24 respektive 13 procent av nattbefolkningen pendlar till dessa kommuner. Därutöver finns en viss pendling till Västerås, Hedemora och Sala.

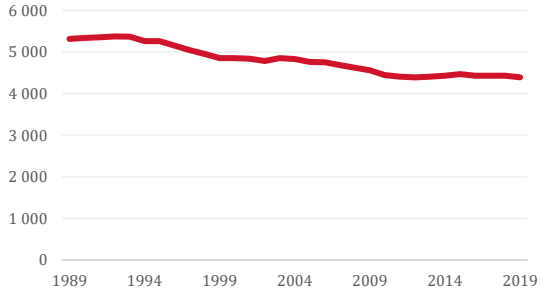


Figur 18 Arbetskommun för nattbefolkning Norbergs kommun (SCB 2018)

Norberg ingår i Norra Västmanlands Utbildningsförbund vilket innebär att gymnasieelever i huvudsak läser vid Brinellskolan i Fagersta. I centralorten finns två grundskolor, en F-3 och en 4-9.

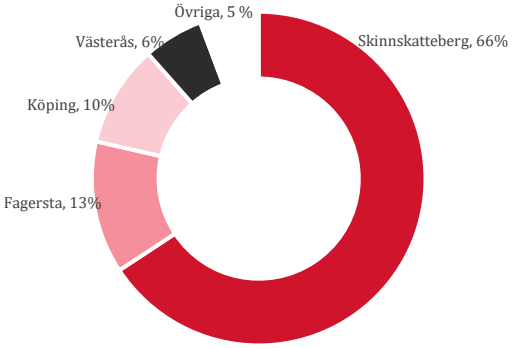
Skinnskattebergs kommun

Skinnskatteberg är länets minsta kommun med knappt 4 400 invånare (SCB 2019). Utöver centralortens 2 349 invånare finns den mindre tätorten Riddarhyttan med knappt 300 invånare (SCB 2018). En relativt stor andel av befolkningen bor således utanför tätorterna och då i huvudsak i södra delen av kommunen. Kommunen genomkorsas av Godsstråket genom Bergslagen samt riksväg 68.



Figur 19 Befolkningsutveckling Skinnskattebergs kommun (SCB 2020)

Skinnskatteberg har historiskt haft stark prägel av järnhantering. Idag präglas den lokala industrin av träindustri och viss tillverkningsindustri. En tredjedel av kommunens förvärvsarbetande invånare pendlar över kommungräns och då relativt jämnt fördelat mellan Fagersta och Köping.



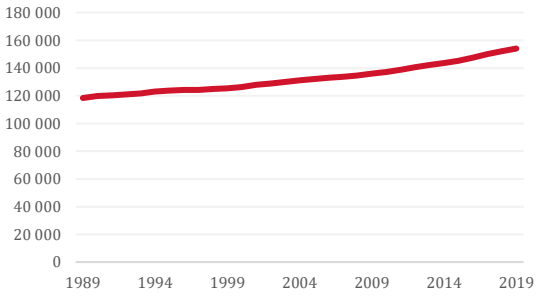
Figur 20 Arbetskommun för nattbefolkning Skinnskattebergs kommun (SCB 2018)

Skinnskatteberg ingår i Norra Västmanlands Utbildningsförbund vilket innebär att gymnasieelever i huvudsak läser vid Brinellskolan i Fagersta. I kommunen finns en grundskola, Klockarbergsskolan, med elever från förskoleklass till årskurs 9.

Västerås Stad

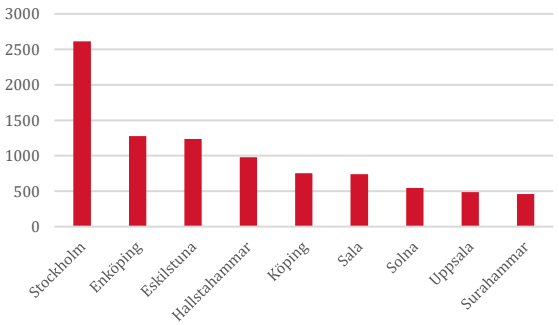
Västerås stad är länets största kommun och den viktigaste arbetsmarknaden för flera av länets kommuner. Västerås är landets sjunde största kommun och centralorten landets sjätte största tätort.

Kommunen har haft en stabil befolkningsutveckling där befolkningen de senaste åren ökat med runt 2 000 invånare per år. Förutom Västerås centralort med ca 126 000 invånare finns flera större tätorter av förortskaraktär. Exempelvis Skultuna (3 328), Irsta (2 744) och Tillberga (2 118 invånare, SCB 2018).



Figur 21 Befolkningsutveckling Västerås stad (SCB 2020)

Västerås har även på nationell nivå en stark arbetsmarknad med karaktär av högteknologisk industri och logistikverksamhet. Mälardalens högskola har campus i både Västerås och Eskilstuna. Erikslund och centrum är viktiga målpunkter för handel. Västerås är en stor konferensstad med flertal större event under året. Vid Rocklunda finns flera större idrottsanläggningar. Ungefär en femtedel av kommunens förvärvsarbetande invånare pendlar utanför kommunen och då i första hand utanför länet. Viktigast målpunkt är Stockholm följt av Enköping och Eskilstuna. Inom länet är Hallstahammar, Köping och Sala av störst betydelse.



Figur 22 Största målkommuner för nattbefolkning i Västerås (SCB 2018)

Kollektivtrafik i Västmanland

Kollektivtrafikens organisation, finansiering och samverkan

Organisation

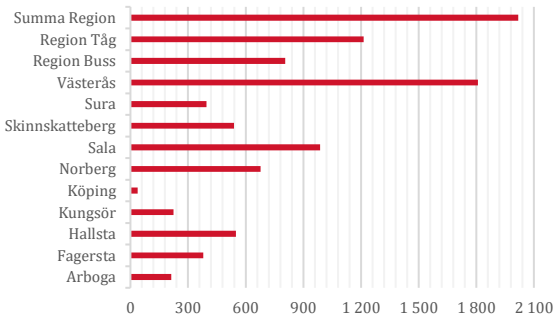
Vid årsskiftet 2011–2012 blev dåvarande Landstinget Västmanland, sedan 2017 Region Västmanland, en regional kollektivtrafikmyndighet och tog över ansvaret från dåvarande Länstrafiken Mälardalen. I ansvaret ingår att planera all kollektivtrafik i länet som är av ett allmänt intresse och som inte kan bedrivas på kommersiell grund. Trafiken ska planeras både utifrån ett lokalt och ett storregionalt perspektiv.

Kollektivtrafikmyndigheten har en politisk nämnd bestående av sju ledamöter från regionens majoritet respektive opposition. Kollektivtrafikmyndighetens arbete bedrivs i förvaltningsform. Förvaltningen fungerar som tjänstemannastöd till nämnden. Två gånger om året anordnas regionala länsdelsträffar där kommunpolitiker, tjänstemän och företrädare för kollektivtrafiken träffas och diskuterar aktuella och strategiska trafikfrågor.

Kollektivtrafikmyndigheten har ett nära samarbete och regelbunden dialog med länets kommuner. Även samråd med angränsade län sker kontinuerligt kring olika aktuella frågor. Trafik- och infrastrukturfrågor behandlas i möten myndigheten har med Trafikverket. Samråd med resenärsgrupper och övriga intressenter har skett, dels genom ömsesidiga möten, dels genom att dessa grupper och organisationer bjuds in till sammanträden kring kollektivtrafiken som myndigheten bjuder in till.

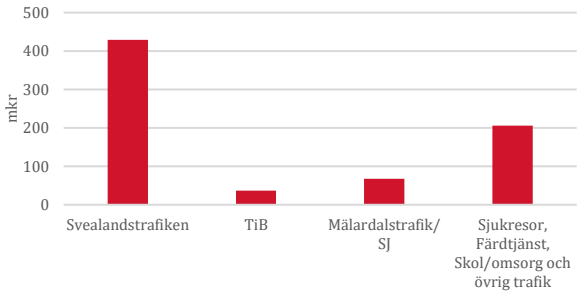
Kollektivtrafikens finansiering

Länets kollektivtrafik finansieras av biljettintäkter och resterande (underskott) via skattemedel. Totalt var underskottet 2019 knappt 630 mkr medan intäkter från biljettintäkter, skolkort med mera uppgick till knappt 200 mkr. Generellt är det stora skillnader mellan hur mycket länets kommuner betalar för kollektivtrafiken. Det kan bero på såväl skillnader i ambitionsnivåer och att de geografiska förutsättningarna skiljer sig åt.



Figur 23 Bruttokostnad, allmän kollektivtrafik, per invånare (2019)

Hur underskottet för kollektivtrafiken ska regleras mellan Region Västmanland (Regionen) och länets kommuner regleras i ett avtal (Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län). Regionen tillhandahåller och finansierar underskott i stomtrafik vilken omfattar tåg- och busstrafik mellan kommunhuvudorter. Övrig trafik, vilken i huvudsak trafikeras inom respektive kommun, finansieras av kommunerna.



Figur 24 Kostnader för olika trafikslag 2019. Observera att tågtrafikens kostnader är nettokostnader i och med att intäkter i huvudsak tillfaller respektive operatör

Underskott fördelas mellan Regionen och kommunerna. Fördelningen görs på linjenivå där respektive linjes intäkter beräknas utifrån påstigande per biljettkategori utifrån varje biljettkategoris intäktsmassa sedan fördelas. Effekten är att mer än 70 procent av biljettintäkterna (exklusive skolkort) återförs till Västerås kommun och 27 procent till Regionen. Övriga kommuner delar således på 1procent av intäkterna. Det är en följd av att dessa kommuner har begränsat trafikutbud som i stort sett omfattar trafik för skolelever, alternativt eller i kombination med, avgiftsfri trafik.

Kollektivtrafikens utövare

Region Västmanland äger tillsammans med Region Örebro län bolaget Svealandstrafiken AB som är

utförare av all regional busstrafik inom länet. Kollektivtrafikmyndigheten är beställare av trafik och kravställare för trafiken. Svealandstrafiken har i sin tur upphandlade underentreprenörer som kan avropas av Svealandstrafiken.

Därutöver finns samverkansavtal med Upplands lokaltrafik för viss tåg- och busstrafik över länsgräns. Tågtrafik upphandlas via gemensamt ägda bolag via storregional samverkan.

Storregionala samarbeten

Mälardalstrafik

Mälardalstrafik ägs gemensamt av länen i Stockholm, Uppsala, Södermanland, Östergötland, Örebro och Västmanland. För Västmanlands del omfattar trafiken inom Mälardalstrafiks ansvar Mälarbanan, UVEN och Svelandsbanan.

Mälardalstrafiks trafiksystem är idag en blandning av upphandlad trafik via tjänstekoncessionsavtal och kommersiell trafik med avtal om biljettsamverkan. Som följd av att Mälardalstrafik anskaffat egna fordon, Mälartåg, kommer trafiken på UVEN och Svealandsbanan definieras som Mälartågslinjer och upphandlas via bruttoavtal med planerad avtalsstart december 2021.

För trafiken på Mälarbanan är målsättningen att via särskilda avtal med SJ som utför kommersiell trafik köpa kapacitet för Movingo biljettgiltighet. Movingo är namnet på pendlarbiljetten för resenärer som reser med tågtrafik i Mälardalen över länsgräns. En Movingobiljett köps mellan två stationer inom Mälardalstrafiks område och omfattar då även giltighet för resa i lokaltrafik i de län som resan omfattar.

Tåg i Bergslagen (TiB)

Tåg i Bergslagen är en samverkan mellan länen i Örebro, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. TiB-trafiken omfattar för Västmanlands del persontrafik på Bergslagspendeln mot Dalarna samt Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Gävle via Fagersta). Tåg i Bergslagens trafik är upphandlad i ett paket där nuvarande avtal, med SJ som utövare, löper mellan december 2016 och december 2026. Avtalsformen är tjänstekoncessionsavtal där utövaren behåller biljettintäkter och ansvarar för prissättning.

Mälardalsrådet/En Bättre Sits

En Bättre Sits (EBS) är ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland.

Länsplaneupprättare, kollektivtrafikmyndigheter och kommuner arbetar inom ramen för EBS tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Aktörerna för EBS tar fram en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter.

Systemanalysen tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. Fokus ligger således på de gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen.

Exempel övriga samarbeten

Bergslagspendelns intressegrupp

Bergslagspendelns intressegrupp är en gruppering av kommuner, regioner och näringsliv i nära anslutning till Bergslagspendeln. Grupperingens intresse är att utveckla banan för att möjliggöra trafikering av så väl person- som godstrafik för att stärka den regionala tillväxten. Tillsammans har intressegruppen tagit fram en gemensam prioriteringslista för utvecklingen av banan. Ett resultat av arbetet är den kommande byggnationen av mötesspåret Ramnäs-Brattheden.

Dalabanans intressenter

Dalabanans intressenter är en förening med kommuner och regionala organ utmed eller i nära anslutning till Dalabanan. Föreningens huvuduppgift är att verka för en positiv utveckling för banan och dess trafik. Den regionala tillväxten är beroende av kortare restider och bättre turtäthet. För att tydliggöra parternas gemensamma ambitionsnivå och prioritering av arbeten längs sträckan, genomförs nu arbetet med *Paket för Dalabanan*. Arbetet ska resultera i en gemensam prioriteringslista inför planeringsomgången för kommande nationella transportinfrastrukturplan 2022–2033.

Stockholm – Oslo 2.55

Stockholm-Oslo 2.55 AB är ett bolag som ägs av Karlstad kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun. Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av infrastrukturen i stråket för att möjliggöra en bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan. Transportsystemet mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo är viktigt för de expansiva huvudstäderna men det är också viktigt för de som

lever och verkar i städer och regioner som finns längs med stråket. Det finns brister i dagens infrastruktur både för person- och godstransporter och av det skälet finns stråket utpekat som en brist i den nationella transportinfrastrukturplanen för åren 2018–2029.

Kollektivtrafikens struktur

Region Västmanlands uppdrag är att se till att det finns en väl fungerande kollektivtrafik och transportinfrastruktur i regionen.

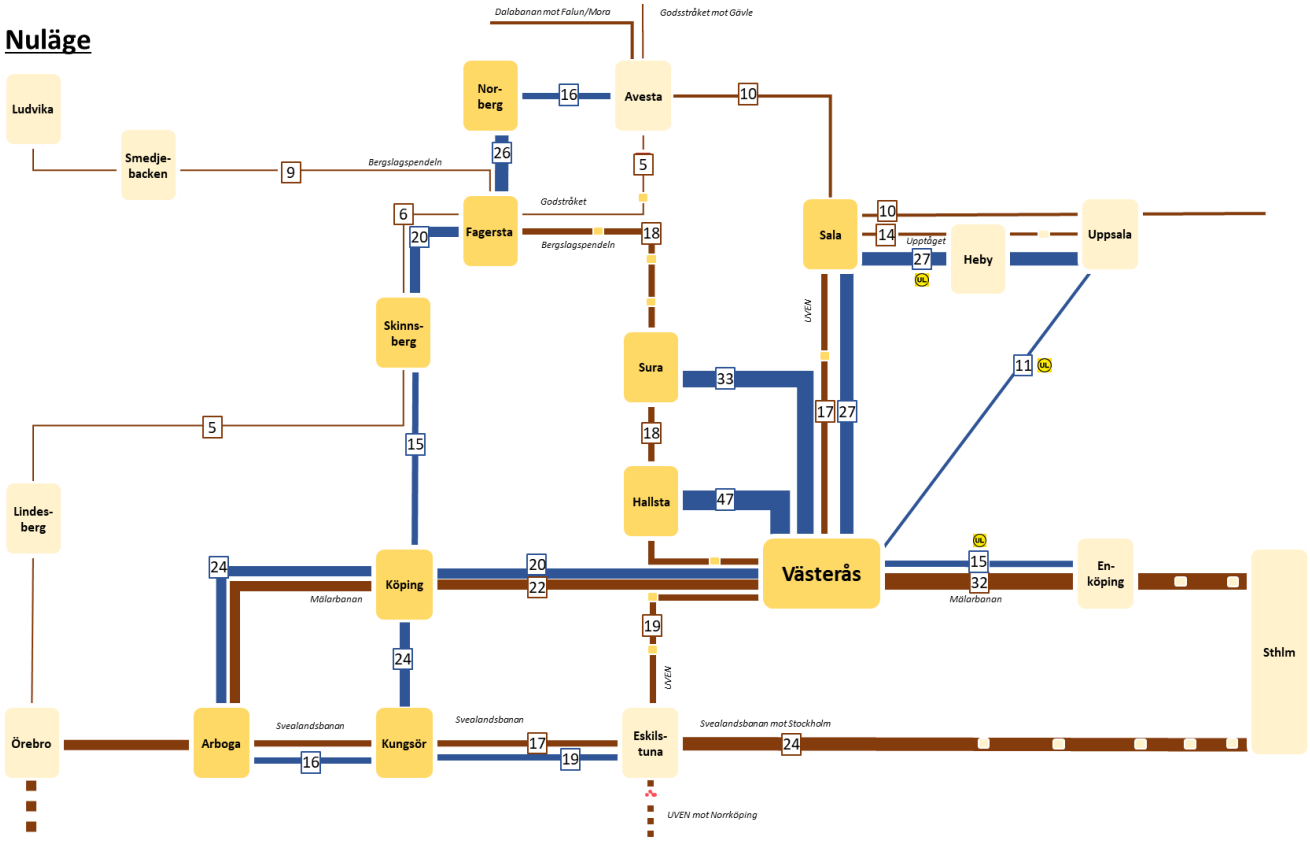
Region Västmanland ansvarar särskilt för stomtrafik mellan kommunhuvudorter och huvudorter i angränsande län medan det är länets kommuner ansvar att beställa och finansiera trafik som tillgodoser resandet inom respektive kommun.

Stomtrafik är till stor del tågtrafik men busstrafik kompletterar där tågtrafik saknas eller där dess utbud inte är tillräckligt för att matcha efterfrågan.

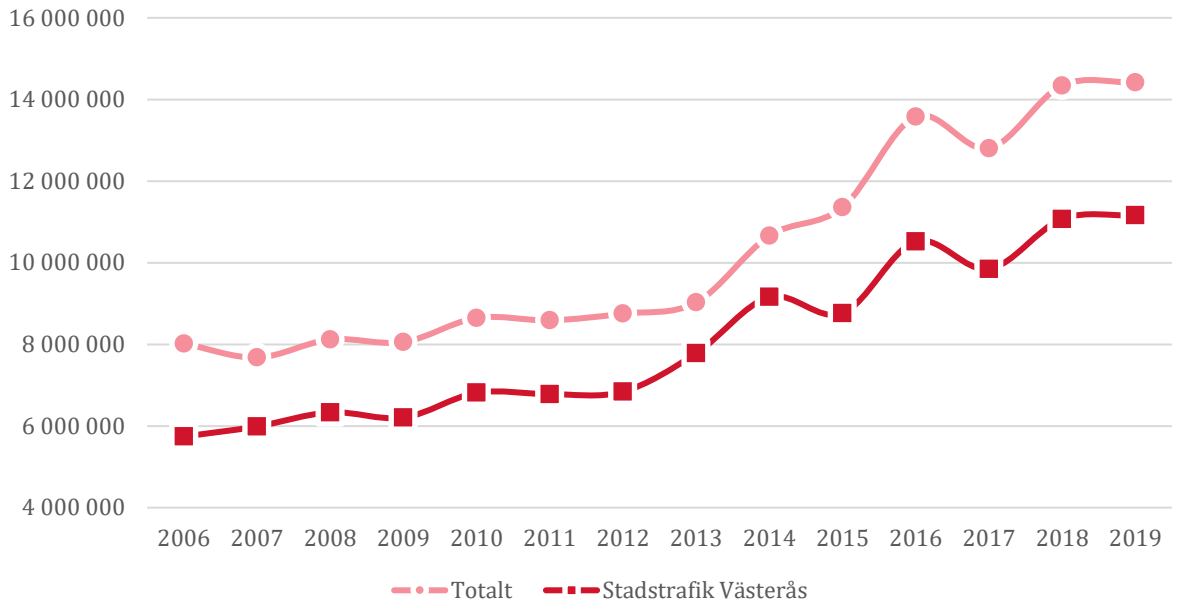
Resandeutvecklingen har under lång tid varit positiv där resandet inom VL-trafiken mellan 2006 och 2019 ökat med 80 procent. Under samma period har utbudet (antal utbudskilometer) ökat med 30 procent och befolkning med 10 procent. Såväl antal påstigande per utbudskilometer som per invånare har således ökat.

Den positiva resandeutvecklingen är bland annat en effekt av Smartkoll, den linjeomläggning som gjordes i Västerås stadstrafik 2013. Senare år har även regiontrafiken sett en positiv resandeutveckling som delvis varit starkare än motsvarande utveckling inom stadstrafiken.

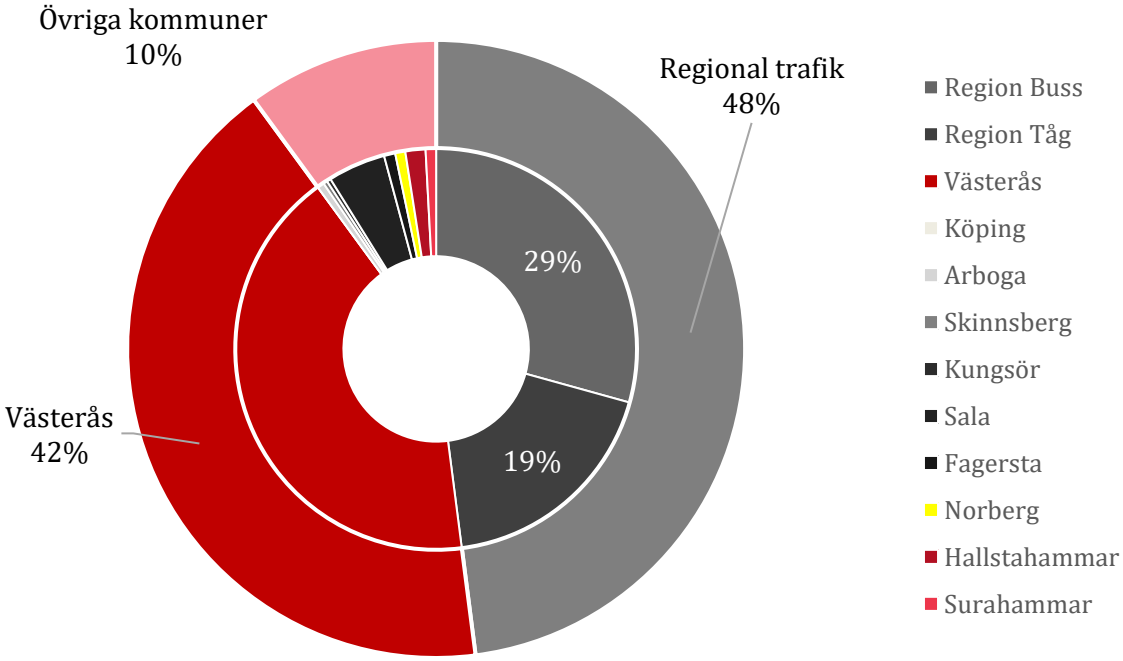
Busstrafiken utförs av det av Region Västmanland och Region Örebro län ägda bolaget Svealandstrafiken. I Hallstahammar och Surahammars kommuner har kommunerna på uppdrag av Kollektivtrafikförvaltningen upphandlat trafiken (den så kallade Brukslinjetrafiken) som för närvarande utförs av Björks buss.



Figur 25 Översikt regional kollektivtrafik 2020, tåg- och busstrafik, siffrorna anger antal dubbelturer under en normal vintervardag.



Figur 26 Resandeutveckling 2006-2019, VL:s busstrafik



Figur 27 Fördelning utbudskilometer 2019, tåg avser av regionen finansierad tågtrafik inom länet vilket exkluderar trafiken på Mälarbanan.

Resande och resmönster

Under en normal vardag registreras mellan 50 - och 60 000 påstigningar i Region Västmanlands buss- och tågtrafik inom länet. I Västmanland är kollektivtrafikens andel av de motorburna transporterna runt 15 procent.

Volymmässigt är resandet i Västmanland starkt koncentrerat till Västerås stad. Nära 85 procent av alla registrerade påstigningar är resor som görs inom Västerås.

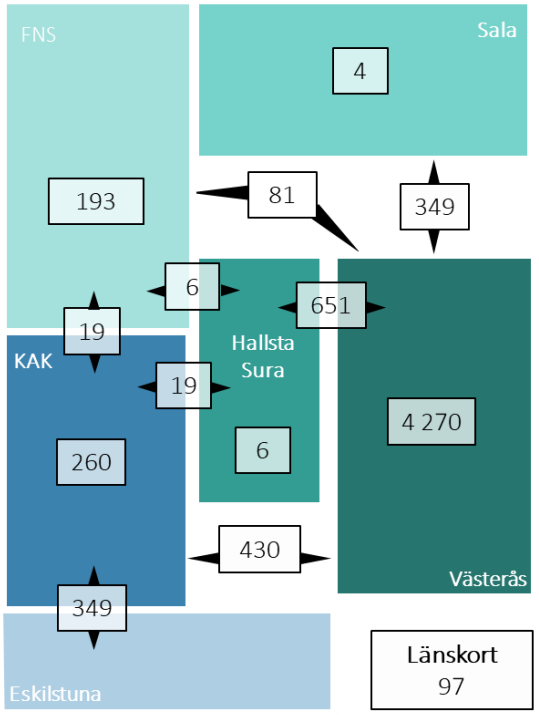
De regionala linjerna står för drygt 10 % och tågtrafiken (inom länet) för runt 4 %. Därutöver görs en stor del tågresor till/från målpunkter utanför länet. Lokala, inomkommunala, linjer står för 1 % av registrerade påstigningar (exklusive Västerås). Flera av dessa linjer trafikeras dock av fordon utan utrustning för att registrera påstigande, vilket till viss del kan påverka siffrorna. Därutöver har flera kommuner nolltaxa.

I den regionala buss- och tågtrafiken speglar resandet relativt väl pendlingsmönstret i länet. Det innebär att resandet till/från Västerås dominerar med flest resor mellan Hallstahammar och Västerås kommuner följt av Surahammar-Västerås, Sala-Västerås och Köping-Västerås. Det finns också ett relativt omfattande resande i norra länet mellan Fagersta och Norbergs kommuner samt i sydvästra länet (KAK) mellan Arboga och Köping respektive Kungsör och Köping.

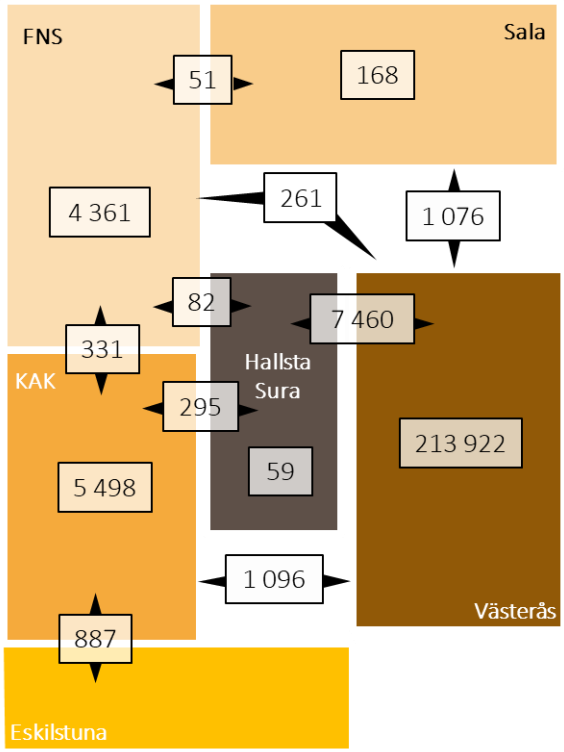
Färdbevisfördelning

Periodkort används av resenärer som reser ofta. Det är den huvudsakliga biljettprodukten för arbetspendlare och är giltig på tåg och buss inom en zon eller mellan två valda zoner. Periodkort finns för vuxen och ungdom samt i Västerås kommun även för seniorer. De finns även som länskort (vuxen) och är då också giltiga på vissa tågsträckor utanför länet. Periodkort gäller 30 dagar men kan även köpas som årskort.

Enkelresor kan köpas rabatterat via förladdade flerresorsbiljetter (rabattkort) eller för enstaka resor. Kategorin rabattkort innebär att resenären köper/laddar ett kort med 10-resor. Inom tätortzonerna är det även möjligt att ladda 40 resor, vilket främst nyttjas i Västerås. Ungdomar kan ladda 20 resor (ungdomskortet) som gäller för resor i hela länet.



Figur 28 Antal sålda periodbiljetter 30-dagar (Vuxen) inom och mellan zoner, mars månad 2019. Observera att siffrorna anger sålda kort och inte antal resor. Normalt görs ca 40 resor per sålt kort.



Figur 29 Antal enkelresor (rabattkort och enkelbiljetter Vuxen) mellan och inom zoner, mars månad 2019

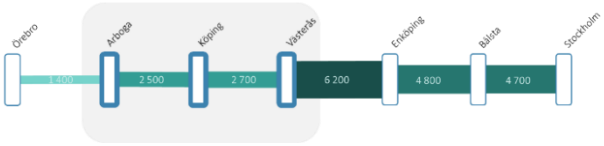
Tågtrafik

Västmanland har ett gynnsamt läge utifrån tågtrafiksförsörjning. Länet berörs av fem linjer med persontrafik där samtliga länets tio kommuner (varav nio kommunhuvudorter) har tågstopp.

Mälarbanan

Mälarbanan är länets, resandemässigt, största linje och förbinder Arboga, Köping och Västerås med Stockholm via Enköping och Bålsta samt med Örebro. Trafiken är en del av SJ:s kommersiella trafik med avtal för Movingogiltighet inom Mälardalen samt VL-giltighet på sträckan Arboga-Köping-Västerås.

Pendlingsunderlaget utifrån ett västmanländskt perspektiv är omfattande, i synnerhet från Västerås och österut.

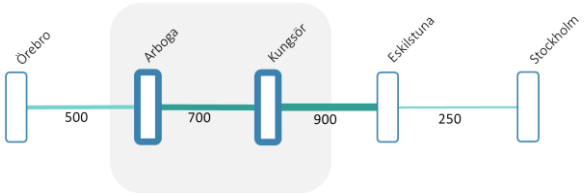


Figur 30 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Mälarbanan, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

Svealandsbanan

I södra delen av länet finns Svealandsbanan med uppehåll i Arboga och Kungsör. Från och med 2020 trafikeras banan av Mälardalstrafiks nya fordon, ER1, som innebär ökad kapacitet samt även kortare restider. Utifrån ett västmanländskt perspektiv är banan en viktig länk för framförallt Kungsörs kommun och dess pendling mot Eskilstuna och Stockholm.

Pendlingsunderlaget är för Västmanlands del förhållandevis begränsat. Linjens underlag är främst från Eskilstuna mot Stockholm där utbudet också är mer omfattande.



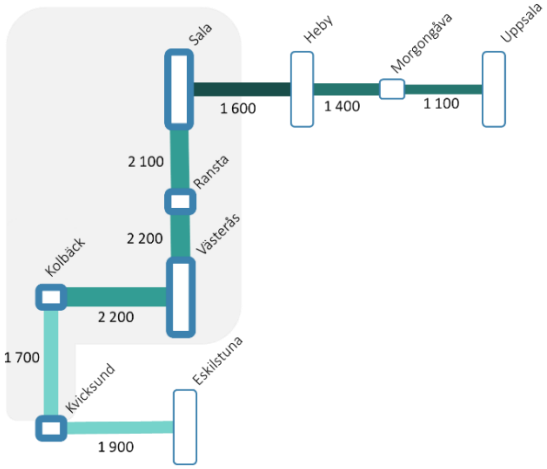
Figur 31 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Svealandsbanan, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

UVEN

UVEN trafikerar Sala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linköping med uppehåll även i Ransta i Sala kommun, Kolbäck i Hallstahammars kommun samt Kvicksund i, delvis, Västerås kommun.

Sträckan Sala till Uppsala är idag en del av Upplands Lokaltrafiks pendeltågssystem men kommer från 2022 bli en del av UVEN-systemet vilket innebär genomgående trafik mellan Uppsala-Västerås.

UVEN har ett relativt jämnt fördelat pendlingsunderlag. Till detta kommer linjens funktion som viktig anslutningslinje.

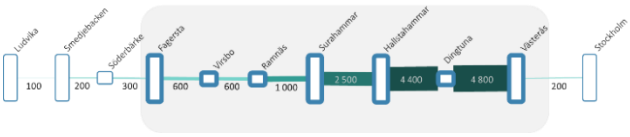


Figur 32 Ackumulerad pendling mellan stationsorter UVEN, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln är en del av Tåg i Bergslagens trafiksystem och trafikerar sträckan Ludvika-Fagersta-Surahammar-Hallstammar-Västerås med uppehåll även i Virsbo, Ramnäs och Dingtuna. Utbudet Ludvika – Västerås omfattar i stort sett tvåtimmarstrafik medan det mellan Fagersta-Västerås är timmestrafik med halvtimmesinsatser under morgonens och eftermiddagens rusning.

Pendlingsunderlaget skiljer sig relativt kraftigt mellan södra och norra delen varför trafiken också kompletteras med busstrafik på den södra sträckan.



Figur 33 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Bergslagspendeln, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

Godsstråket

Skinnskatteberg, Fagersta och Karbenning i Norbergs kommun berörs av trafiken på Godsstråket i Bergslagen mellan Örebro och Gävle. Trafiken är dock mindre omfattande sett till utbud jämfört med övriga linjer som berör länet. Dagens utbud motsvarar fem dubbelturer per vardag.

Beslutade trafikförändringar

Under programperioden kommer, inom ramen för Mälardalstrafik etapp 2 från 2022, utbudet på UVEN att utökas till halvtimmestrafik i stråket Uppsala-Sala-Västerås-Eskilstuna.

Trafikens utveckling

Med hjälp av KTH:s databas för tågtrafikens utveckling, kompletterad av professor emiruts Bo-Lennart Neddal, går det att se utvecklingen av tågtrafiken i de stråk som berör Västmanland.

Analysen av utbudet på de viktigaste tåglinjerna som berör Västmanland visar på stora förändringar under perioden 1965 till 2020. Den första iakttagelsen är att det har hänt ganska mycket mellan 1965 och 1990 trots att många järnvägar och tåg lades ner under denna period. På många linjer har utbudet ökat. Färre uppehåll ligger bakom att medelhastigheten ökade på alla linjer från 1965 till 1990.

Med 1988 års trafikpolitiska beslut delade man på infrastrukturen och driften av järnvägarna och lade grunden till avregleringen av järnvägen. Banverket fick ta hand om infrastrukturen och började investera på samhällsekonomiska villkor. De regionala kollektivtrafikhuvudmännen fick bestämma över den regionala trafiken och kunde upphandla driften i konkurrens. Det ledde till stora investeringar i järnvägarna inte minst i Mälardalen med Mälarbanan och Svelandsbanan. Mälarbanan har haft stor betydelse för tågtrafiken i Västmanland tillsammans med Bergslagspendeln som var en regional satsning som började redan 1991.

Sammantaget går det att konstatera att Västmanland aldrig har haft bättre tågutbud än år 2020. Det går minst ett tåg per timme på nästan alla linjer. Medelhastigheten har ökat från omkring 60 km/h år 1990 till omkring 100 km/h år 2020, de bästa linjerna nästan 120 km/h. Genomsnittspriset var 1,37 kr per kilometer såväl 1965 som 2020 i dagens penningvärde, därutöver utveckling av Movingo periodkort.

Det går dock att se att utvecklingen inte är jämnt spridd. I synnerhet Bergslagspendeln norr om Fagersta har utvecklats svagts restidsmässigt. Sala-Västerås har som följd av brister i infrastruktur fått minskad medelhastigheten mellan 2010 och 2020.

Tabell 3 Sammanställning, historisk utveckling utbud, hastighet och pris för regionaltågstrafik i Västmanland, 1965-2020 (Källa: KTH järnvägsgrupp och Bolle Rail Research)

Pris kr enkel 2klass 2019 års prisnivå Avstånd km	Sala Västerås 38	Ludvika- Fagersta 49	Fagersta- Västerås 80	Västerås- Norköping 161	Arboga- Västerås 52	Arboga- Eskilstuna 44	Västerås- Stockholm 107	Eskilstuna- Stockholm 117	Medel- tal 81	Faktor
Utbud										
Antal turer per dag och riktning										
1965	7	6	6	7	5	5	11	8	7	1
1990	13	6	5	8	13	2	17	7	9	1
2000	13	4	13	10	16	10	20	18	13	2
2010	13	7	15	11	14	11	23	16	14	2
2020	17	10	18	17	21	17	32	24	20	3
Resehastighet										
Medelhastighet km/h alla tåg										
1965	55	59	63	50	59	50	54	59	56	1
1990	71	69	73	83	80	68	82	69	74	1
2000	76	65	75	76	90	77	96	112	83	1
2010	97	70	84	86	107	90	114	110	95	2
2020	88	64	84	88	107	90	117	117	94	2
Pris enkel 2klass										
Kr/km i 2019 års priser										
1965	1,45	1,41	1,36	1,31	1,44	1,43	1,35	1,32	1,38	1,0
1990			1,30	1,31			1,42	1,35	1,35	1,0
2000			1,07	1,42			1,33	1,32	1,28	0,9
2010			1,45	1,56			1,23	1,12	1,34	1,0
2020	1,45	1,73	1,19	1,52	1,25	1,25	1,36	1,24	1,37	1,0

NÅGRA MILSTOLPAR UNDER 2000-TALET FÖR TÅGTRAFIKEN

2000

Tåg i Bergslagen bildas av landstingen i Örebro, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. Trafiken samordnas och upphandlas och nya tåg köps in, bland annat för Bergslagspendeln.

2003

En Bättre Sits formas i syfte att gemensamt prioritera investeringar i infrastruktur i länen.

2012

Avsiktsförklaring, att etablera ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresande i Östra Mellansverige, undertecknas mellan ansvariga kollektivtrafikmyndigheter i Stockholm, Uppsala, Sörmland, Östergötland, Örebro och Västmanlands län. Avsiktsförklaringen inkluderade bland annat åtagande att anskaffa/finansiera fordon samt utöka trafikens omfattning.

2012

Byggnationen av Fyrspår Tomteboda – Kalhäll, som är en viktig pusselbit för länets tågtrafik börjar byggas. Idag är hela sträckan förutom Spånga-Huvudsta klar. Den sista sträckan genom bland annat Sundbyberg är dock den mest komplexa och förväntas inte vara färdigbyggd förrän 2030

Juli 2017

Citybanan, som medfinansierats av Västmanlands län och kommuner, invigs i Stockholm och bidrar till ökad kapacitet för regionens tågtrafik.

Oktober 2017

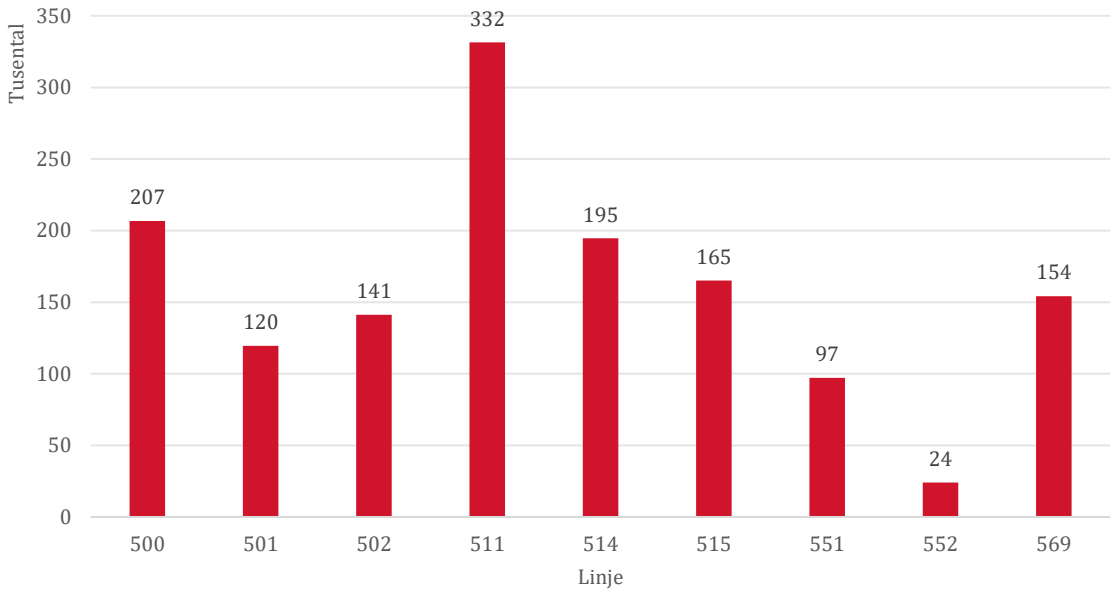
Movingo, den nya gemensamma biljetten för Mälardalstrafiken lanseras och möjliggör att det går att pendla med en biljett från exempelvis Surahammar till Nacka.

December 2019

De nya Mälartågen börjar trafikera Västmanland. Inledningsvis på Svealandsbanan men under 2020 införs de succesivt även på UVEN.

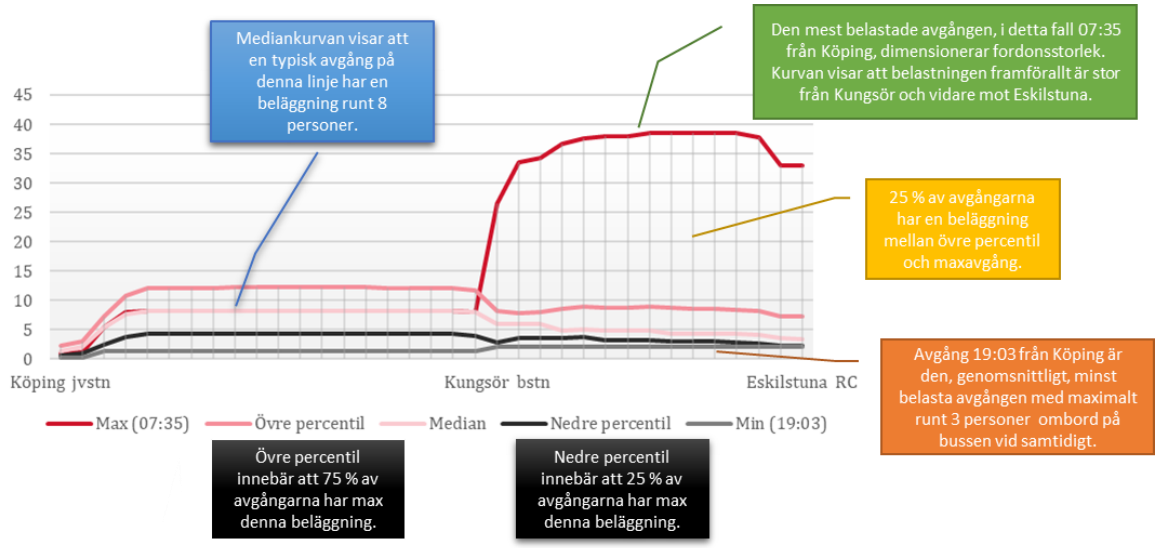
Regional Busstrafik

Den regionala stomtrafiken med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas. Med undantag av linje 511 mellan Hallstahammar och Västerås samt linje 514 mellan Surahammar och Västerås trafikeras även mellanliggande tätorter och hållplatser på. Uppskattningsvis sker dock fyra av fem resor mellan kommunhuvudorter. Ungefär 5 % uppskattas vara resor som görs till/från hållplatser på landsbygd och 15 % till/från övriga tätorter.



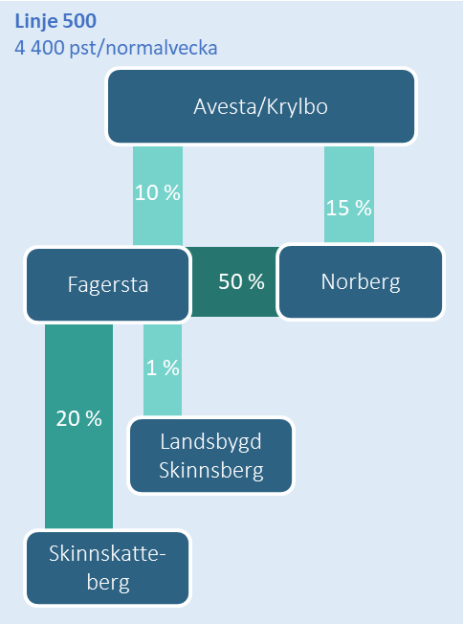
Figur 34 Påstigande (tusental) per regional busslinje (2019)

I genomgången redovisas diagram över belastning på linjerna. Diagrammen visar då den mest respektive minst belastade avgångarna samt medianvärde samt övre och nedre percentilen, se figur nedan för förklaring.

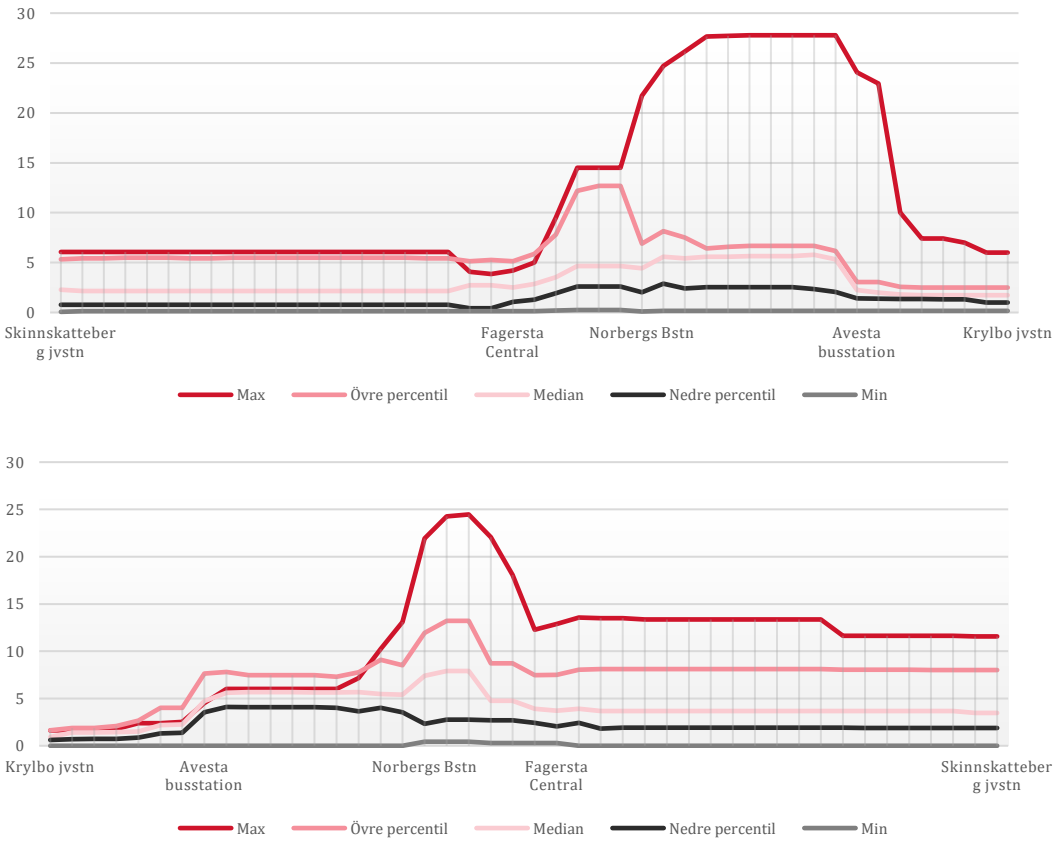


Figur 35 Förklaring belastningsdiagram per linje

500 – Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta/Krylbo

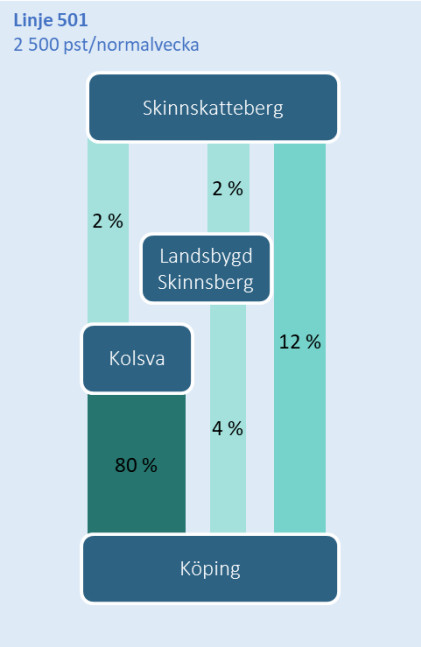


Nyckeltal Linje 500
Sträckning:
Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta
Huvudsakligt resande:
Mellan kommunhuvudorter
Funktion
Skol- och arbetspendling, anslutning tåg
Utbudskilometer
704 000
Antal resor
231 000 (3,5/km)
Kostnader (2018):
17,8 mkr (77 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
5,9 mkr (25 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad: (2018):
33% (52 kr/påstigande)

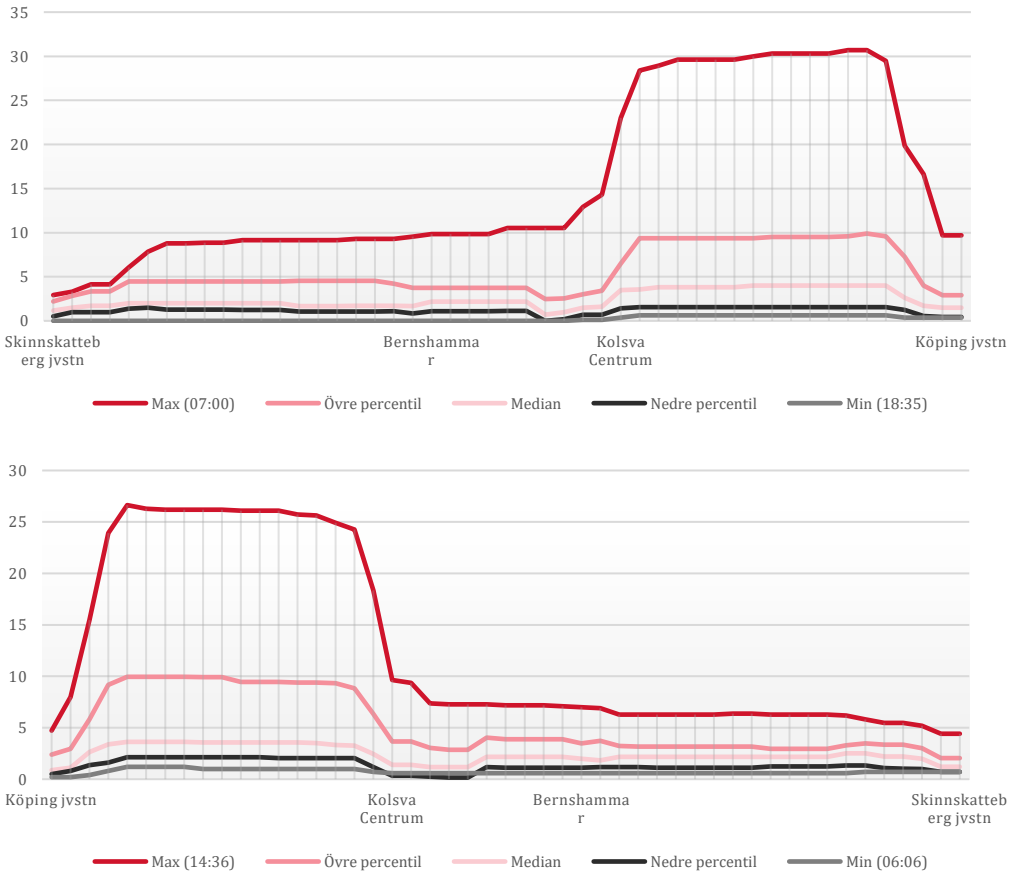


Figur 36 Påstigande per avgång, linje 500, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Avesta-Skinnskatteberg respektive Skinnskatteberg-Avesta

Linje 501 (550A)

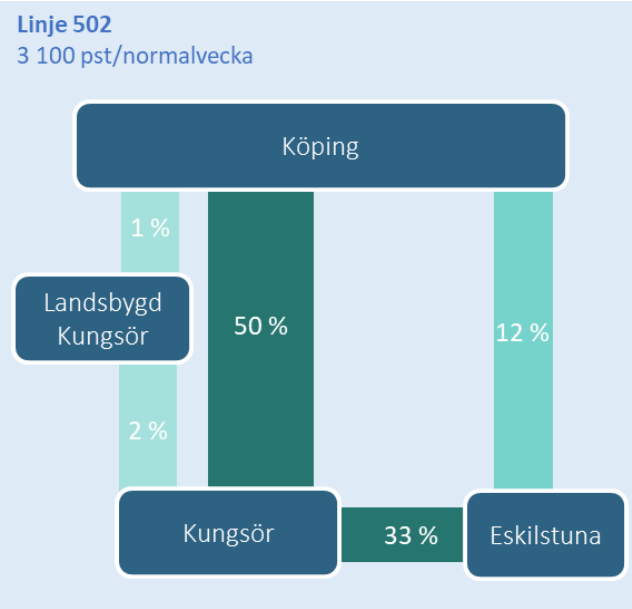


Nyckeltal Linje 550A
Sträckning:
Skinnskatteberg-Kolsva-Köping
Huvudsakligt resande:
Inomkommunalt (Köpings kommun)
Funktion
Skol- och arbetspendling, anslutning tåg
Utbudskilometer
484 000
Antal resor
136 982 (3,5/km)
Kostnader (2018):
11,5 mkr (83 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
3,4 mkr (25 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):
30 % (58 kr/påstigande)

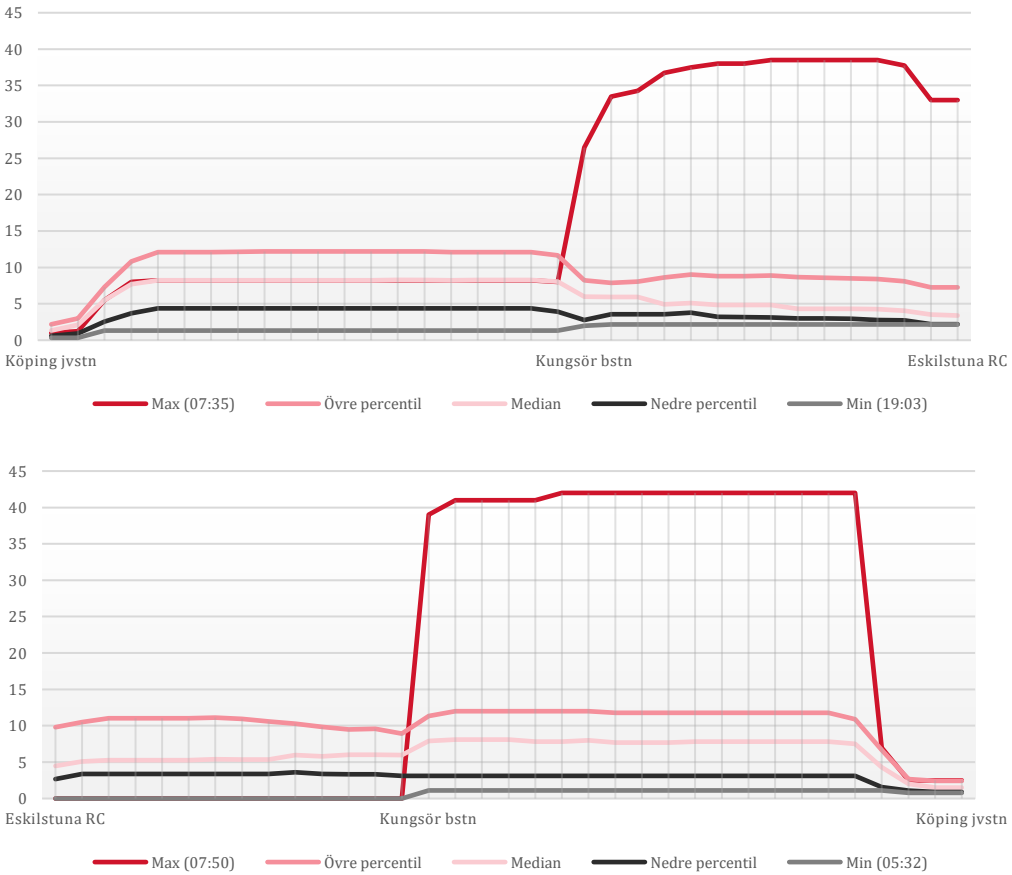


Figur 37 Påstigande per avgång, linje 550 A, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Skinnskatteberg-Köping respektive Skinnskatteberg-Köping

Linje 502 (550B)



Nyckeltal Linje 550B
Sträckning:
Köping-Kungsör-Eskilstuna
Huvudsakligt resande:
Mellan kommunhuvudorter
Funktion
Skol- och arbetspendling, anslutning tåg
Utbudskilometer
502 000
Antal resor
153 000 (3,3/km)
Kostnader (2018):
12,2 mkr (79 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
4,1 mkr (27 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):
34 % (52 kr/påstigande)

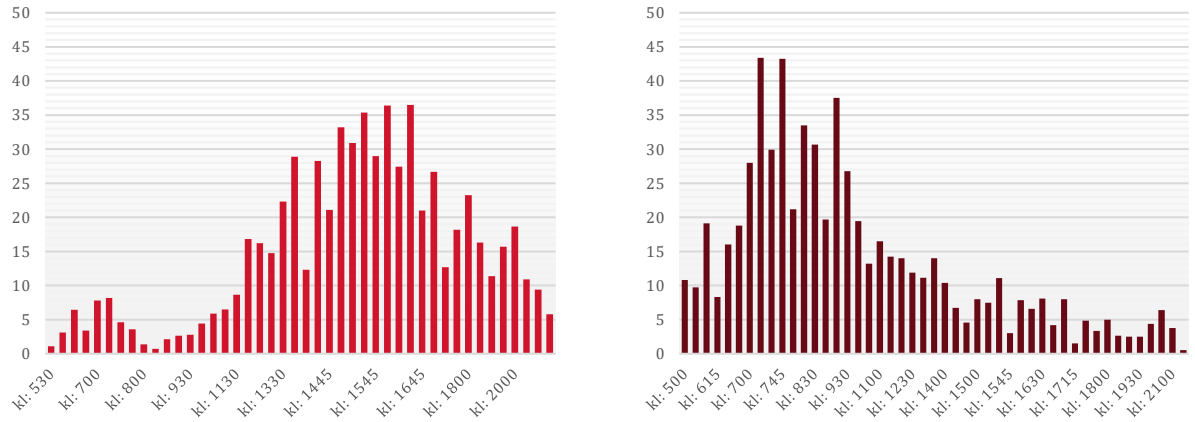


Figur 38 Påstigande per avgång, linje 550 B, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Köping-Eskilstuna respektive Eskilstuna-Köping

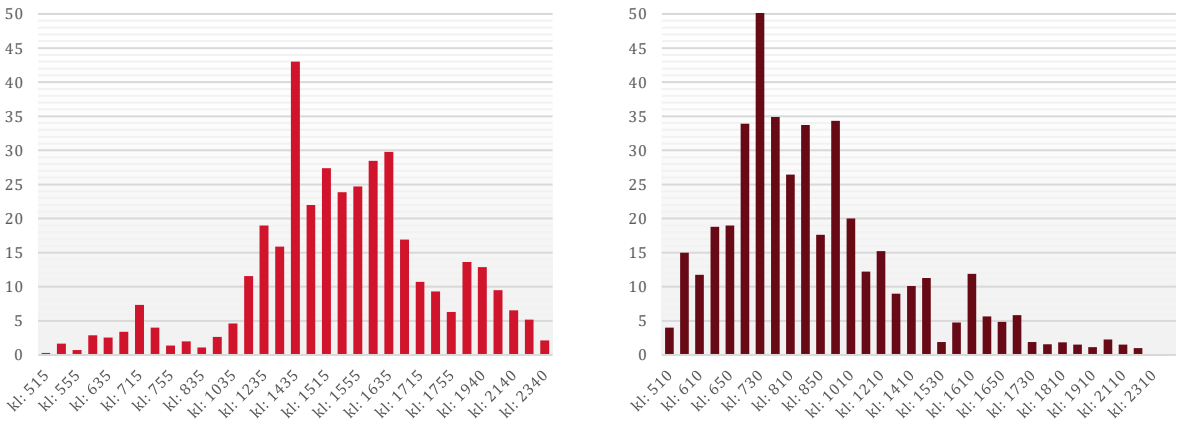
Linje 511 och 514

Nyckeltal Linje 511
Sträckning:
Hallstahammar-Västerås (expressbuss)
Huvudsakligt resande:
Mellan kommunhuvudorter
Funktion
Skol- och arbetspendling
Utbudskilometer
625 000
Antal resor
356 000 (0,6/km)
Kostnader (2018):
14,9 mkr (42 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
8,3 mkr (23 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):
56 % (18 kr/påstigande)

Nyckeltal Linje 514
Sträckning:
Surahammar-Västerås (expressbuss)
Huvudsakligt resande:
Mellan kommunhuvudorter
Funktion
Skol- och arbetspendling
Utbudskilometer
508 000
Antal resor
207 000 (0,4/km)
Kostnader (2018):
12,0 mkr (58 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
5,0 mkr (24 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):
41 % (34 kr/påstigande)

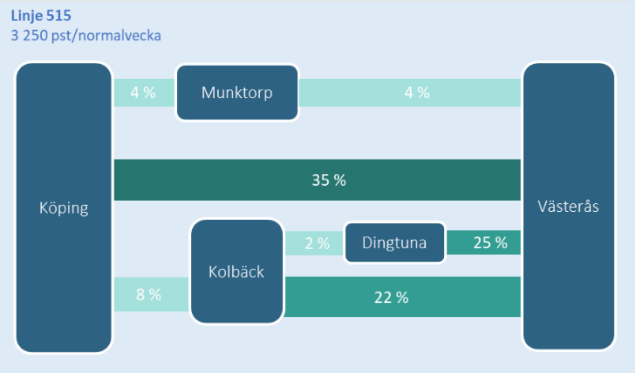


Figur 39 Genomsnittlig beläggning per avgång, vardagar vecka 41-42 2019, Västerås-Hallsta respektive Hallsta-Västerås

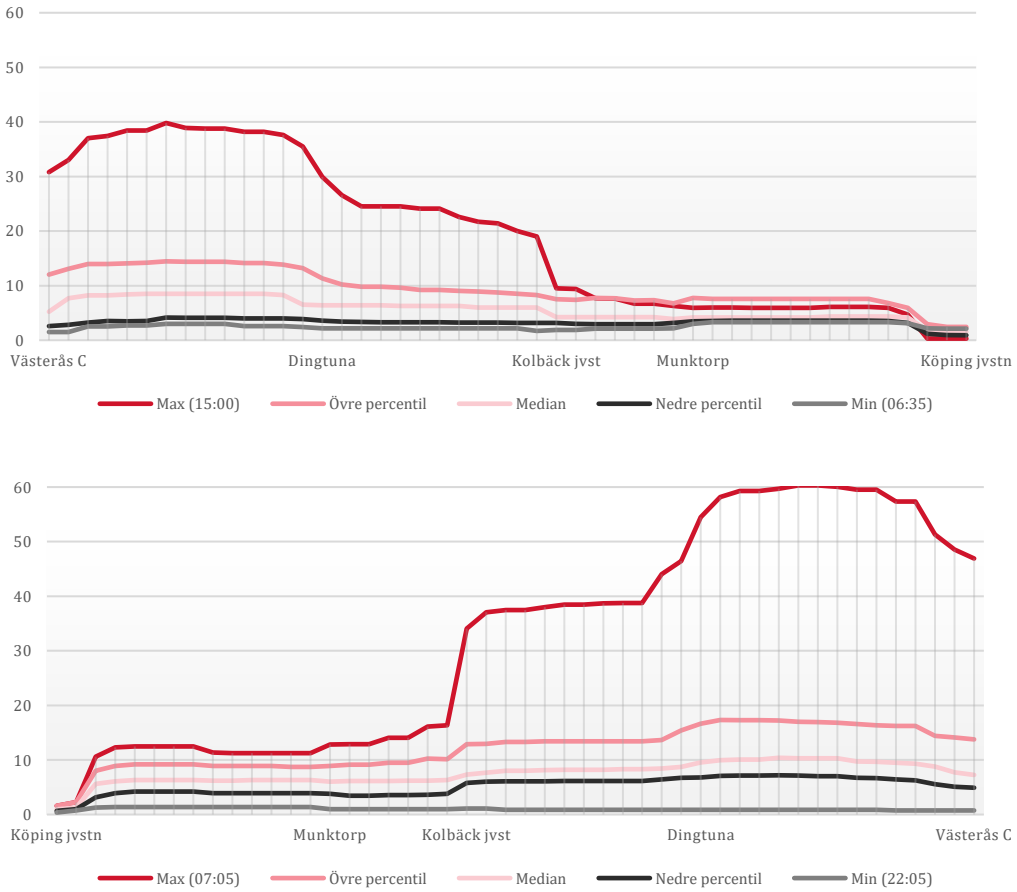


Figur 40 Genomsnittlig beläggning per avgång, vardagar vecka 41-42 2019, Västerås-Sura respektive Sura-Västerås

Linje 515

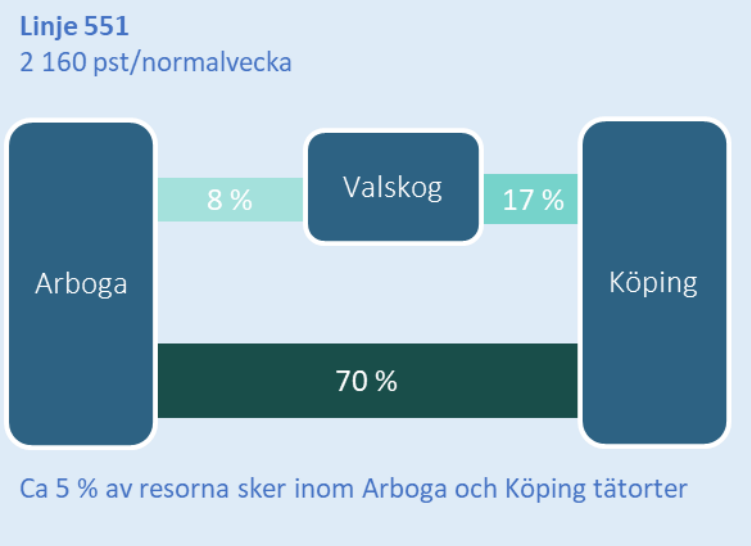


Nyckeltal Linje 515
Sträckning:
Köping-Kolbäck-Västerås
Huvudsakligt resande:
Mellan kommuner och inomkommunalt
Funktion
Skol- och arbetspendling
Utbudskilometer
443 000
Antal resor
180 000 (0,4/km)
Kostnader (2018):
11,1 mkr (62 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
4,2 mkr (23 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):
37 % (39 kr/påstigande)

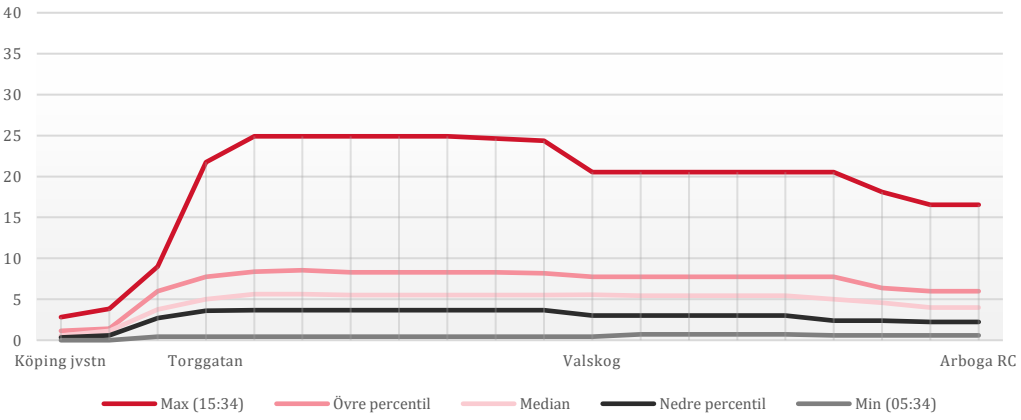


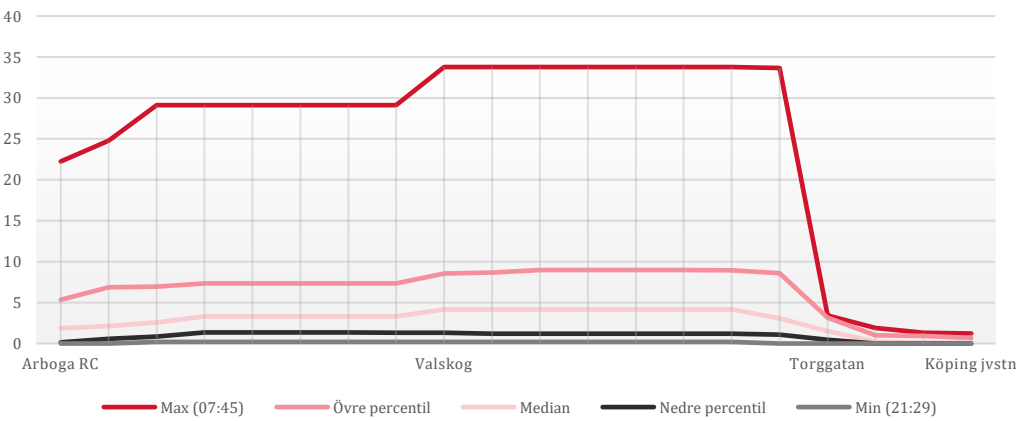
Figur 41 Påstigande per avgång, linje 515, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Västerås-Köping respektive Köping-Västerås

Linje 551



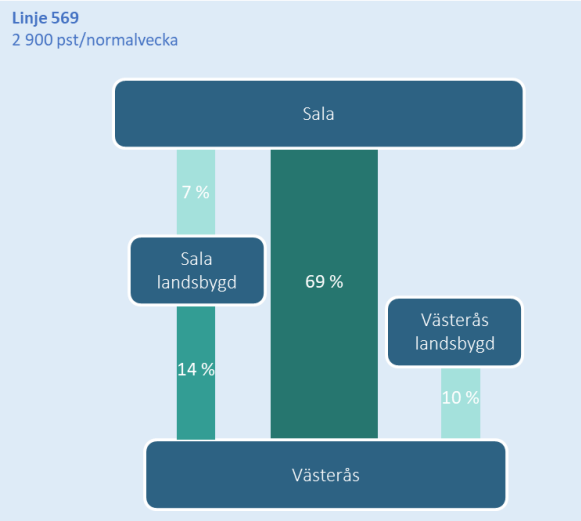
Nyckeltal Linje 551
Sträckning:
Arboga-Köping-Valskog
Huvudsakligt resande:
Mellan kommuner
Funktion
Skol- och arbetspendling
Utbudskilometer
241 000
Antal resor
104 000 (0,43/km)
Kostnader (2018):
6,1 mkr (58 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
2,6 mkr (25 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):
43 % (33 kr/påstigande)



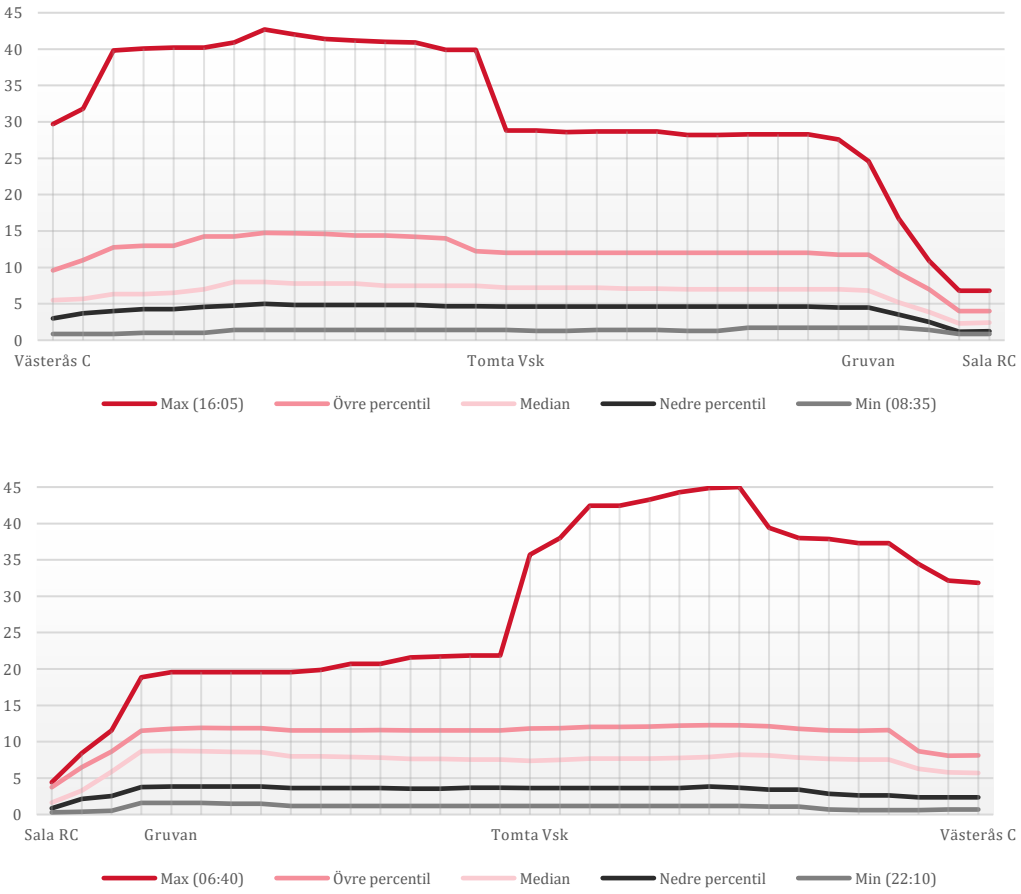


Figur 42 Påstigande per avgång, linje 551, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Köping-Arboga respektive Arboga-Köping

Linje 569



Nyckeltal Linje 569
Sträckning:
Sala-Västerås
Huvudsakligt resande:
Mellan kommuner
Funktion
Skol- och arbetspendling
Utbudskilometer
605 512
Antal resor
164 000 (0,27/km)
Kostnader (2018):
14,4 mkr (88 kr/påstigande)
Intäkter (2018):
4,4 mkr (27 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):
30 % (61 kr/påstigande)



Figur 43 Påstigande per avgång, linje 569, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Västerås-Sala respektive Sala-Västerås

Inomkommunal kollektivtrafik

Inom kommuner är det respektive kommun som ansvarar för att beställa och finansiera trafikutbudet.

Den inomkommunala trafiken skiljer sig mellan kommuner. Västerås som den största kommunen har en omfattande trafik där stadstrafiken står för mer än hälften av länets totala utbud av busstrafik.

I övriga kommuner är det inomkommunala trafikutbudet i första hand landsbygdstrafik men tätortstrafik med begränsat utbud finns i Arboga och Köping där den är anropsstyrd samt i Sala och Fagersta där den är linjelagd.

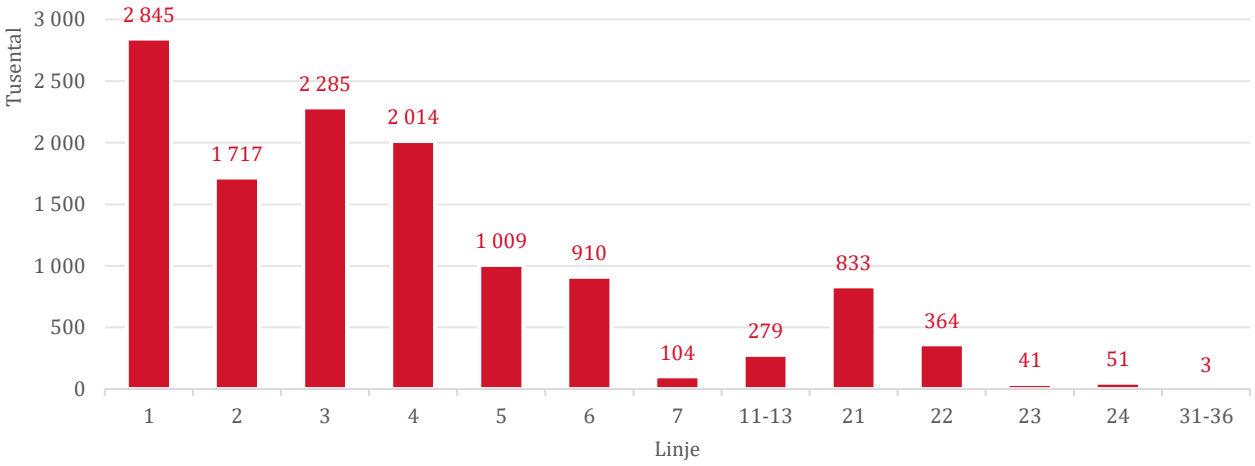
Landsbygdstrafik är i första hand inriktad på skolans behov. Hallsta och Surahammars kommuner har den inomkommunala trafiken upphandlats av kommunerna på egen hand och har därmed inte varit en del av VL-trafiken. Av länets kommuner utanför Västerås är det i första hand Sala som har ett relativt omfattande linjenät inom VL-trafiken.

Västerås kommun

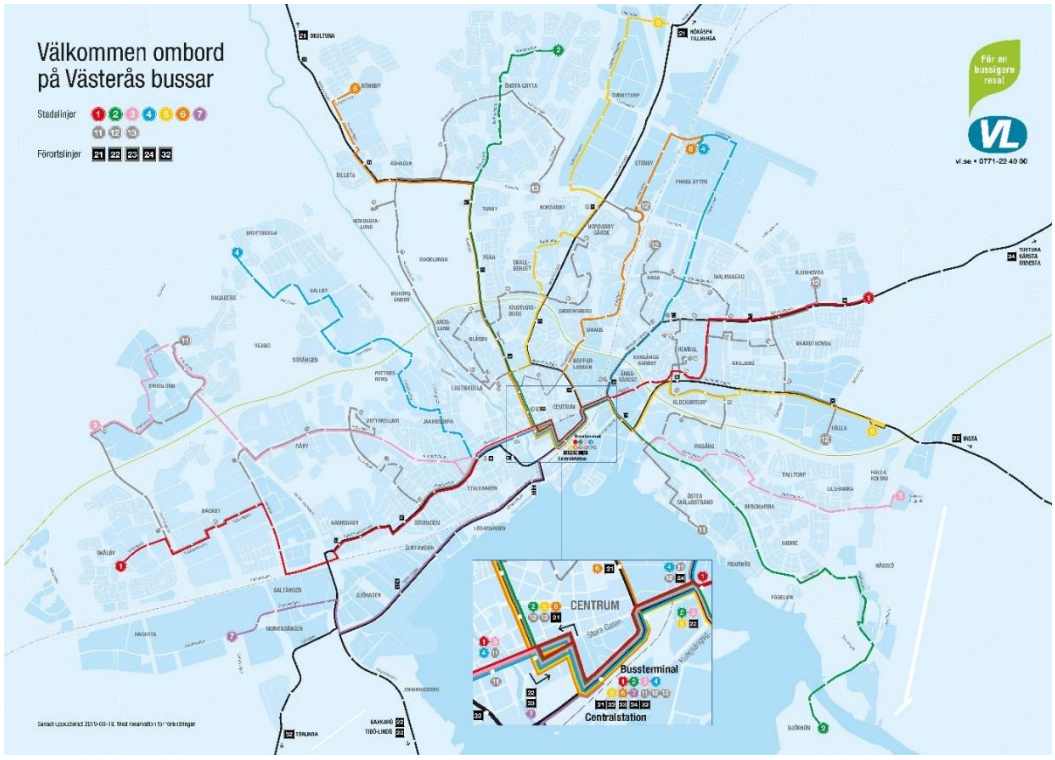
Stadsbusslinjerna i Västerås kommun passerar genom centrala Västerås och har sin start- och slutpunkt i de yttre delarna av staden. Utöver stadsbusslinjerna finns kompletterande servicelinjer och förortslinjer.

Under 2013 gjordes en större omläggning av busslinjenätet med rakare linjer, tätare turer och längre trafikdygn, resandet fördubblades efter denna omläggning vilket också lett till problem med överfulla bussar på vissa linjer och resenärer som tvingas vänta på nästa buss. Det har också lett till bussar som kör ikapp varandra pga. begränsad framkomlighet på vägnätet. Den viktigaste frågan kring infrastruktur för busstrafiken handlar om ökad framkomlighet där åtgärder förväntas under programperioden inom i första hand Västerås stad.

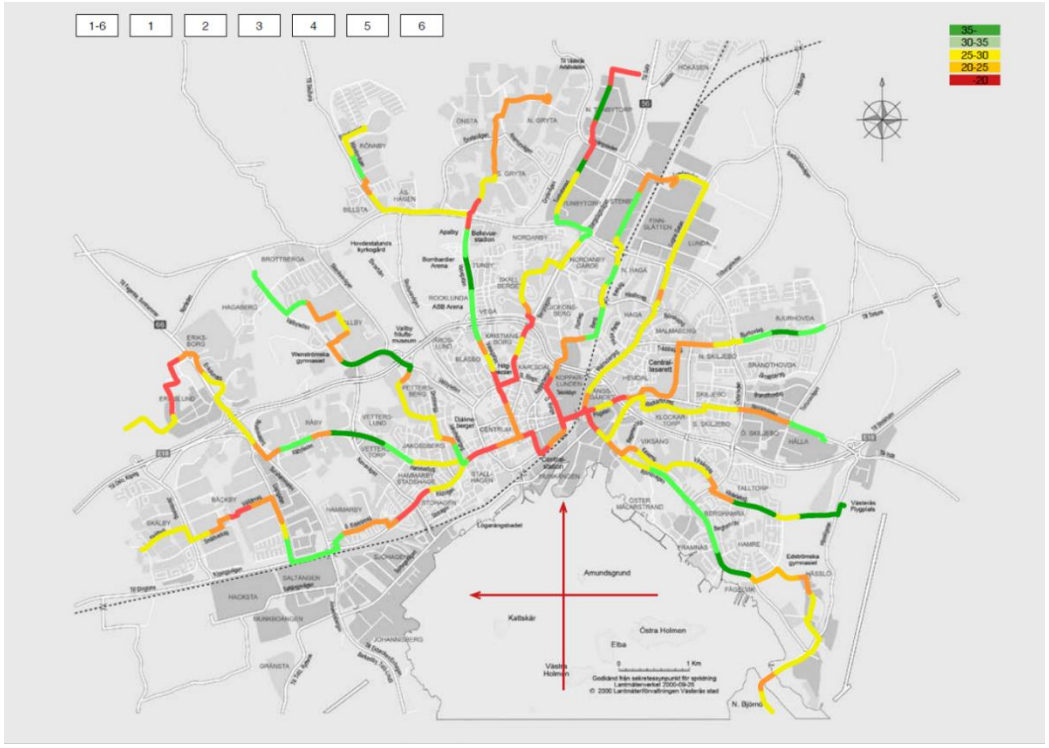
Analyser gjorda på bussarnas medelhastighet visar att hastigheten är som mest nedsatt innanför cityringen längs Stora Gatan, Vasagatan samt Södra och Östra Ringvägen. Då samtliga av de analyserade busslinjerna passerar genom de centrala delarna längs samma gator drabbar denna framkomlighetsbegränsning väldigt många bussresenärer. Även flera regionbusslinjer passerar genom de centrala delarna av Västerås och påverkas även de negativt av framkomlighetsproblem.



Figur 44s Påstigande per linje (2019), Västerås stad och förort



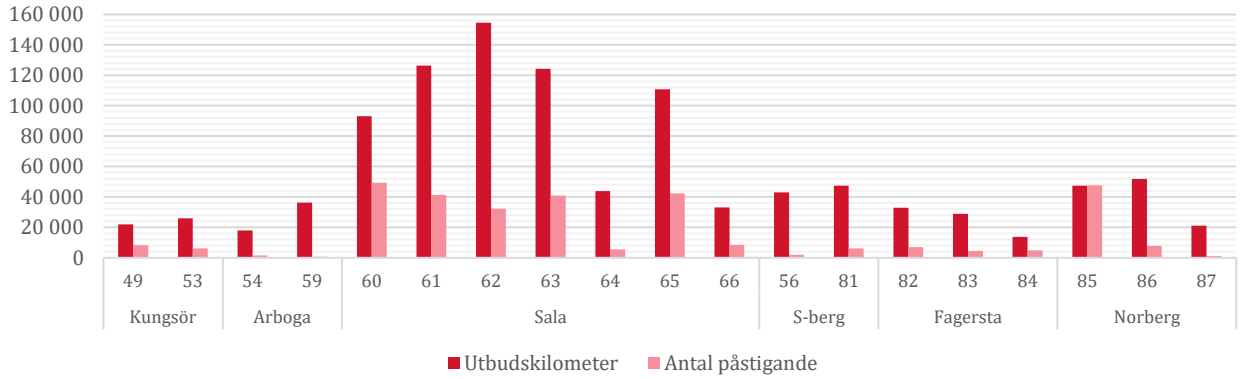
Figur 45 Linjenät Västerås (2020)



Figur 46 Medelhastighet i Västerås linjenät (linjerna 1–6)

Övriga kommuner

Inomkommunal kollektivtrafik i länets övriga nio kommuner är mer begränsad i omfattning och många kommuners trafikförsörjningsbehov täcks till stor del genom den regionala trafiken. Den inomkommunala trafiken präglas av skolans behov kompletterat med trafik av servicekaraktär. En stor del av trafiken är anropsstyrd och i flera av kommunerna är trafiken helt eller delvis avgiftsfri. Nedan redovisas uppgifter om resande och utbud för respektive kommun. Observera att underlag gällande resande är begränsat och all trafik inte har utrustning för registrering av resor. För Hallsta och Surahammars kommuner baseras underlaget på manuell räkning via trafikutövaren.



Figur 47 Utbudskilometer och antal påstigande 2019, inomkommunal busstrafik (VL-linjer)

Sala kommun

Sedan 1 april 2018 är det avgiftsfritt att åka inomkommunal kollektivtrafik inom Sala kommun. Detta gäller även all anropsstyrd kollektivtrafik och kompletteringstrafik.

Viktiga målpunkter som Salas kollektivtrafik trafikerar är matbutiker, handelsområden, servicehus, vårdcentral och sjukhuset i kommunen.

Tabell 4 Sammanställning linjer, utbud och resande Sala kommun (2018)

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
60	101,7	49,3	15,3
61	126,4	41,2	7,9
62	155,6	32,4	6,2
63	124,2	41,0	9,3
64	43,8	5,6	3,9
65	112,8	42,4	8,8
66	33,0	8,5	4,0
461	37,0	14,2	10,6
464	8,6	2,3	3,9
467	13,3	7,1	18,5
401	62,8	27,4	3,9

Köpings kommun

Köpings stadstrafik är anropsstyrd. I Köping finns 90 flexpunkter att välja mellan och är möjligt att resa vardagar mellan kl. 09.00-17.00 och lördagar kl. 09.30-13.30, resan måste förbeställas i förväg.

I övrigt saknas inomkommunal trafik i kommunen undantaget skolskjutsar som organiseras av kommunen på egen hand.

Arboga kommun

Arboga har anropsstyrd tätortstrafik och resorna körs med taxi. Resan måste förbeställas i förväg. Tätortstrafiken går inom en radie på fyra kilometer från Stora Torget, till exempel till Skogsborgs kyrkogård, Ekbacken, Vinbäcken och Högsta koloniområde.

Därutöver finns i Arboga linje 2 mellan Arboga Teknikpark och Resecentrum sant två landsbygdslinjer som delvis är anropstyrda.

Tabell 5 Sammanställning linjer, utbud och resande Arboga kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
54	37,6	1,6	0,5
59	38,6	0,7	0,4
2	11,5	5,5	1,9

Kungsörs kommun

Kungsör har tre inomkommunala linjer som är anpassad till skoltider.

Tabell 6 Sammanställning linjer, utbud och resande Kungsörs kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
49	22,0	8,3	4,5
53	26,0	6,2	4,4
252	14,4	4,3	4,4

Fagersta kommun

Även Fagersta kommuns stadstrafik är avgiftsfri, Fagerstas stadstrafik är uppdelad i två olika linjer: Fagerstalinjen och flexlinjen med resandemöjlighet vardagar mellan kl. 09.00-14.00. Resor med flexlinjen måste förbeställas i förväg. Fagerstalinjen trafikerar Fagersta tätort och täcker upp stora delar av tätorten. Linjen trafikerar målpunkter som Fårbo industriområde, sjukhuset, Fagersta Central samt centrum och möjliggör arbets- och skolpendling.

Därutöver finns viss landsbygdstrafik för skolans behov (linje 82, 83 och 84).

Tabell 7 Sammanställning linjer, utbud och resande Fagersta kommun (2018)

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
82	37,0	7,1	3,4
83	28,8	4,4	4,3
84	13,7	5,0	6,1
303	37,0	81,6	16,9

Norbergs kommun

Norberg har tre inomkommunala linjer vilka i huvudsak är anpassade för skoltider i Norbergs kommun och för anslutning till linje 500 till/från Fagersta.

Kollektivtrafiken trafikerar bland annat centrum, Skallberget och Norbergs vårdcentral vilket möjliggör serviceresande inom tätorten.

Tabell 8 Sammanställning linjer, utbud och resande Norbergs kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
85	75,8	47,6	7,0
86	104,7	7,8	2,3
87	32,7	1,1	2,3

Skinnskattebergs kommun

Den inomkommunala kollektivtrafiken omfattar tre linjer med huvudsyfte i att fungera som anslutning till/från regionbusslinje 500.

Tabell 9 Sammanställning linjer, utbud och resande Skinnskattebergs kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
56	58,7	2,0	0,9
81	55,6	6,1	2,2

Hallstahammars och Surahammars kommuner

Den så kallade Brukslinjetrafiken i Hallsta- och Surahammars kommuner är ett integrerat trafiksystem omfattande allmän och viss särskild kollektivtrafik.

Trafiken omfattar i dagsläget tidtabellslagd (allmän) linjetrafik, flexlinjetrafik, servicelinjetrafik, skolskjuts, särskoleresor, omsorgs- och dagvårdsresor samt i begränsad utsträckning, arbetsresor med färdtjänst. Brukslinjen startade som ett projekt i augusti 2001 och har sedan dess permanentats och utvecklats. Trafiken är avgiftsfri för resenärerna (nolltaxa).

Den tidtabellslagda trafiken följer i huvudsak Kolbäcksån i stråket Virsbo-Ramnäs-Surahammar-Hallstahammar-Kolbäck-Borgåsund. Trafiken är uppdelad i två linjedelar, en nordlig mellan Virsbo och Surahammar respektive en sydlig mellan Hallstahammar och Borgåsund. Eftersom stråket Virsbo-Ramnäs-Surahammar-Hallstahammar även trafikeras av tåg via Tåg i Bergslagens trafik, har brukslinjen i första hand funktion för lokala resor samt för anslutning till tåg- och busstrafik.

I samband med att nuvarande avtal med Björks buss löper ut sommaren 2021 planeras den linjelagda trafiken åter organiseras via RKM och utföras via Svealandstrafiken.

Tabell 10 Sammanställning linjer och resande Brukslinjen

Linje	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
Hallsta-Borgåsund	205,4	5,2
Sura-Virsbo	52,2	3,1
Virsbo-Virsbo stn	21,1	0,9

Övrig kollektivtrafik

MDH-bussen Västerås-Eskilstuna

Mälardalens högskola har upphandlat busstrafik för skolans personal och studenter som ofta har föreläsningar vid både Västerås och Eskilstuna Campus. Trafiken körs mellan respektive Resecentrum men stannar dessutom i anslutning till högskolornas entréer. I övrigt körs trafiken direkt utan uppehåll. Trafiken är även öppen för allmänheten som kan köpa både enkelbiljett och månadskort. Personal och studenter reser avgiftsfritt. Utbudet motsvarar 12,5 dubbelturer måndag-fredag.

Kommersiell trafik

Kollektivtrafik som utförs på kommersiell grund omfattar dels SJ:s trafik på Mälarbanan, se tidigare avsnitt, samt expressbusstrafik.

Av expressbusstrafiken är det Vys (tidigare Nettbus) trafik mellan Västerås-Arlanda som är den mest omfattande med ett utbud motsvarande 16 dubbelturer. Trafiken är strategiskt viktig för resor vidare med flyg till/från Arlanda. Trafiken har en relativt god konkurrenskraft i och med att det är den enda direktförbindelsen där alternativet ofta är att resa via Mälarbanan och byte till UL:s busstrafik i Bålsta alternativt Arlanda Express på Stockholm C.

Trafiken angör Västerås Resecentrum och har där tillgång till egna lägen för på- och avstigande.

Tabell 11 Utbud kommersiell trafik (feb 2020)

Sträcka	Utövare	Utbud M-F (dubbelturer)
Ludvika-Fagersta-Västerås-Stockholm	Vy	1
Oslo-Örebro-Arboga-Västerås-Arlanda	Vy	16[1]
Västerås-Stockholm	Flixbus	5
Västerås-Oslo	Flixbus	2
Västerås-Arlanda	Flexbus	13

Skolskjuts

I Västmanlands län är det kommunerna som ansvarar för skolskjutsreglemente och beslut gällande skolskjuts. Samtliga kommuner i Västmanland har helt, eller delvis lämnat över planering och genomförande av skolskjuts till Kollektivtrafikmyndigheten. Där det är möjligt ingår skolskjutsen i den linjelagda kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att administrera skolkort till de elever som har rätt till sådana.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Länets respektive kommun beslutar om riktlinjer, visioner och egenavgift för färdtjänst. Taxan för riksfärdtjänst regleras statligt i Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Kollektivtrafikmyndigheten har till ansvar att upphandla, planera och utföra färdtjänst i Västerås, Sala, Hallstahammar och Surahammars kommun. Den 19 december år 2019 beslutade Hallsta- och Surahammars kommuner att färdtjänstens planering och utförande ska övergå till egen regi. Kollektivtrafikmyndigheten har myndighetsutövningen för färdtjänst- och riksfärdtjänst för Västerås och Sala kommun.

I Västmanlands län fanns år 2018, 8 510 personer som hade färdtjänsttillstånd. Antalet färdtjänsttillstånd per 1000 invånare var i genomsnitt 31 personer. Variationen mellan länets kommuner är relativt stor, från 17 färdtjänsttillstånd till 48 per 1000 invånare. Antalet färdtjänstresor uppgick till 173 388 år 2018, varav ca 62 % i regionens regi. År 2018 genomfördes även 4310 riksfärdtjänstresor. Det genomsnittliga antalet färdtjänstresor per tillstånd var 20. Variationen mellan länets kommuner är mellan 8 och 34 resor per tillstånd.

Ingen kommun har i övrigt inte överlåtit det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till kollektivtrafikmyndigheten, därmed är det respektive kommun som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

Kompletteringstrafik

Den resenär som är skriven på en adress som ligger mer än 1 200 meter från närmaste hållplats har rätt till kompletteringstrafik. Hållplatsen ska också ha ett så kallat minimiutbud av trafik, vilket betyder att bussen passerar hållplatsen minst en gång per dag i varje riktning på vardagar mellan kl. 08.00 och

[1] Avser Västerås-Stockholm, Arboga – Stockholm motsvarar ca 4 dubbelturer. Västerås-Karlstad ca 12 och Västerås-Oslo ca 4 dubbelturer.

18.00. Kompletteringstrafik måste ansökas och görs via en blankett som finns tillgänglig på VL.se.

Exempel strategiska bytespunkter

En bytespunkt är en hållplats som angörs av flera trafikslag samt linjer och möjliggör byte av färdmedel med god tillgång till gång- och cykelnät samt tillgång till säkra pendlarparkeringar för cykel och bil. De kan även kallas omstigningspunkter. I länet finns ett flertal större bytespunkter som har strategisk betydelse för kollektivtrafiken. Några exempel redovisas nedan.

Västerås resecentrum
Västerås resecentrum är länets största bytespunkt och en knutpunkt för både tåg, buss och bil men även för cyklister och gående där länets kollektivtrafik knyts ihop. På Västerås resecentrum ges möjlighet att byta mellan inomkommunal stadsbusstrafik, förortstrafik samt regionala busslinjer. Även byte till tåg mot bland annat Stockholm, Göteborg, Ludvika, Sala m.fl. orter. Flera kommersiella bussoperatörer angör Västerås Resecentrum.

Fagersta central
Fagersta central är särskilt viktig för Norberg då det även är Skinnskattebergs och Norbergs huvudsakliga koppling till persontrafik med järnväg.

Anslutningar med busstrafik till Fagersta central är avgörande för möjligheten att resa med tåg mot exempelvis Västerås via Bergslagspendeln och Sala via Dalabanan, samt vidare mot Arlanda och Stockholm.

Sala Resecentrum
Sala resecentrum fungerar som en bytespunkt för buss- och tågtrafik som går inom och utanför länet med målpunkter som Uppsala, Arlanda och Falun.

Tomta vägskäl
Tomta vägskäl ligger i Sala kommun och möjliggör byte mellan regionbusslinje 569 och inomkommunala linjerna 62 och 65. Tomta vsk erbjuder även en pendlarparkering med 11 parkeringsplatser.

Kollektivtrafikens tillgänglighet

Det är viktigt att kollektivtrafiken och dess anläggningar upplevs som tillgängliga, trafiksäkra och trygga. Det måste finnas ett hela-resan-perspektiv i vårt och våra samverkanspartners synsätt. Kollektivtrafikmyndigheten arbetar löpande med att tillgänglighetsanpassa hållplatser i länet. När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastrukturanläggningar som hållplatser och stationer har staten (Trafikverket), den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt kommunerna ett stort ansvar. Trafikverket är väghållare för den regionala infrastrukturen vilket också innebär att de bär ansvaret för genomförande av åtgärder på det statliga vägnätet. Trafikverket äger även alla spårområden och plattformar längs järnvägarna vilket också gör att de står för underhåll av dessa. Jernhusen äger och förvaltar bland annat järnvägsstationer, i Västmanland förvaltar Jernhusen Västerås centralstation. Övriga stationer ägs och förvaltas av respektive kommun.

I uppdraget ingår att medverka till att stationer och verkstäder utvecklas och ställs till trafikoperatörers, resenärers och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. De ska också se till att resenärernas behov av trygghet, säkerhet och service uppfylls. Det innebär att stationerna har väntsalar, förvaringsutrymmen, toaletter m.m.

Kollektivtrafiken nyttjas av olika kategorier av människor, där ibland barn, ungdomar samt personer med funktionsvariation. För att kollektivtrafiken ska kunna sägas vara tillgänglig för alla kundgrupper måste förutom högre kantsten, taktilt och visuellt ledstråk finnas, även upplysning om trafikupplysningsnummer i punktskrift. För ett hela-resan-perspektiv är det även viktigt att gång- och cykelanslutning finns till och från hållplatsen. Dessa ska vara trafiksäkra och helst också vara gena och trygga. Hållplatserna måste också skötas om regelbundet samt vara överblickbar i alla ljusförhållanden. Belysning krävs dels för att kunna öka tryggheten, dels för att resenären ska kunna ta del av informationen samt för att föraren tidigt ska kunna upptäcka väntade resenärer. Förutom tillgänglighetsanpassad infrastruktur är det även viktigt att tillgänglighetsanpassa vår digitala infrastruktur, exempelvis informationssystem för realtid och trafikstörningar samt system för köp av biljetter. Det ska även vara möjligt att få personlig service vid köp av biljetter. Fordonen ska vara av låggolv/lågentré och ha rullstolsplats samt ha audiovisuella utrop både invändigt och utvändigt.

För att uppnå tillgänglighetsanpassning arbetar vi utefter våra riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och infrastruktur för kollektivtrafik som är baserad på nationella riktlinjer som exempelvis Trafikverkets VGU (vägars och gators utformning), samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BFS 2011:5 ALM 2).

Hållplatserna kategoriseras efter Kollektivtrafikförvaltningens riktlinjer i fyra huvudgrupper baserat på geografisk belägenhet samt antal påstigande resenärer per dygn. Angivna kriterier innebär att hållplatserna ska anses vara anpassade för barn och personer med rörelsehinder samt nedsatt syn och hörsel. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som har särskilda behov när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Hållplatser i närheten av exempelvis skolor, vård och servicehem ska därför få särskild uppmärksamhet när det gäller säkerhet och tillgänglighet. Syftet med en kategorisering är att ge stöd i dialogen om vilken fysisk utformning som ger mest nytta, samt ge underlag för hur investeringar i hållplatser prioriteras och vad som är rätt utrustning på rätt plats.

Idag är 9 procent (197 st) av alla hållplatser i Västmanland fullt ut tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning. Detta innebär att hållplatser har taktila plattor och kontrastmarkeringar samt en kantstenshöjd på 17 cm. Räknas alla hållplatser in som har en kantstenshöjd om minst 12 cm uppgår antalet till 14 %.

Fordonen skall vara av låggolv/lågentré där vägarna så medger. Där detta ej medges ska bussarna vara utrustade med ramp eller lift. Alla bussar skall vara utrustade med audio visuellt utrop av hållplats. År 2019 var 66 procent av bussarna utrustade med audiovisuellt utrop och 72 procent av bussarna av låggolvstyp.

Inom tågtrafiken pågår en uppgradering av fordonsflottan inom både TiB och Mälardalstrafik. Det är framförallt fordon av X10-typ med högt insteg som har den största bristen avseende tillgänglighet. Under 2020 byts X12 på UVEN ut mot nya moderna och tillgänglighetsanpassade fordon av typ ER1. Tåg i Bergslagens X14-fordon planeras avvecklas under 2023. På Mälarbanan trafikeras del av utbud med lok- och vagntåg i kombination av X40-tåg.



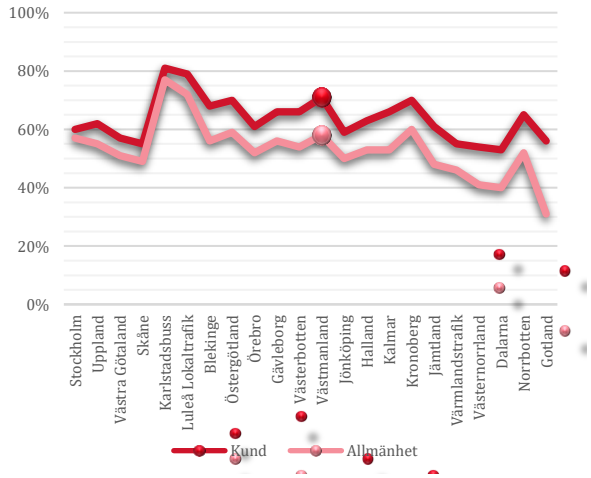
Figur 48 Taktila plattor, kontrastmarkering och kanstenshöjd på 17 cm krävs för att en hållplats ska kategoriseras som fullt ut tillgänglighetsanpassad (Foto VL).

Trafikens kvalitet

Genom kollektivtrafikbarometer intervjuas regelbundet landets invånare huruvida de är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region.

För de respondenter som anger att de reser minst en gång varje månad (Kund) är genomsnittet i riket 60 procent medan värdet är lägre, 53 procent, när hänsyn tas till samtliga respondenter (allmänhet).

I Västmanland var resultatet för 2019 71 procent för kund och 58 procent för allmänhet. Generellt är således nöjdheten högre än riket i allmänhet där endast Karlstadsbuss och Luleå Lokaltrafik har högre andel nöjd kund.



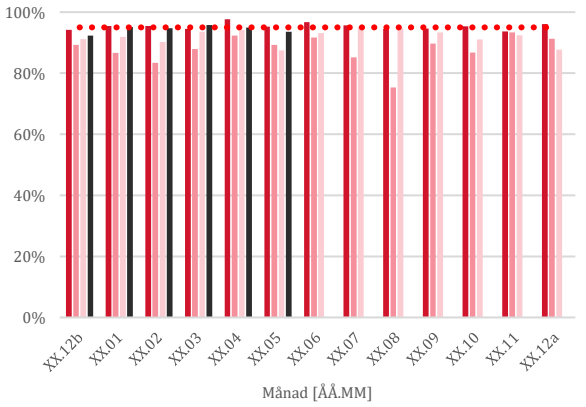
Figur 49 Resultat nöjd kund (Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern 2019)

Punktlighet

En viktig faktor för nöjdhet är punktlighet. Tågtrafikens punktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation i rätt tid. Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen. I statistiken ingår de tåg som ställts in senare än klockan 00:00 dagen innan avgång det vill säga inte planerad inställd trafik.

För Tåg i Bergslagen redovisas punktlighet månadsvis för åren 2017 till 2020 (maj månad) för Bergslagspendeln. Generellt var det anmärkningsvärt stora brister i punktlighet under år 2018 och första månaderna under 2019. Under 2020 har punktligheten varit på en mer tillfredsställande nivå men delvis på bekostnad av förlängda restider som följd av att ökad marginal i tidtabell.

I Mälardalstrafiks system redovisas nedan punktlighet årsvis. Generellt är punktligheten runt 90 procent vilket är en bit ifrån det nationella målet om 95 procent punktlighet. I synnerhet Mälarbanan har vissa år haft stora problem med tidtabellshållning.



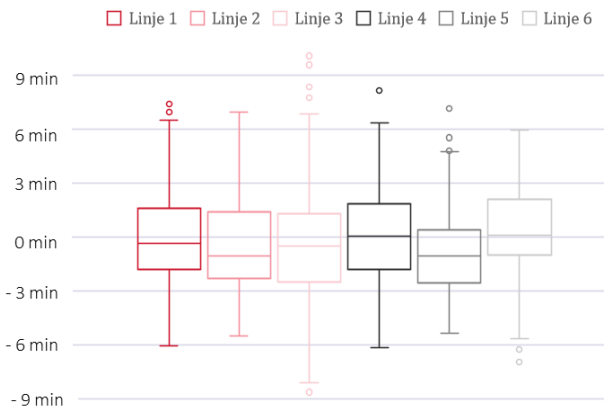
Figur 50 Punktlighet Bergslagspendeln, 2017, 2018, 2019 och 2020 (jan-maj), streckade linjen avser mål om 95 % punktlighet (Källa: TiB)

Tabell 12 Punktlighet (%) på linjenivå (Källa: Mälardalstrafik)

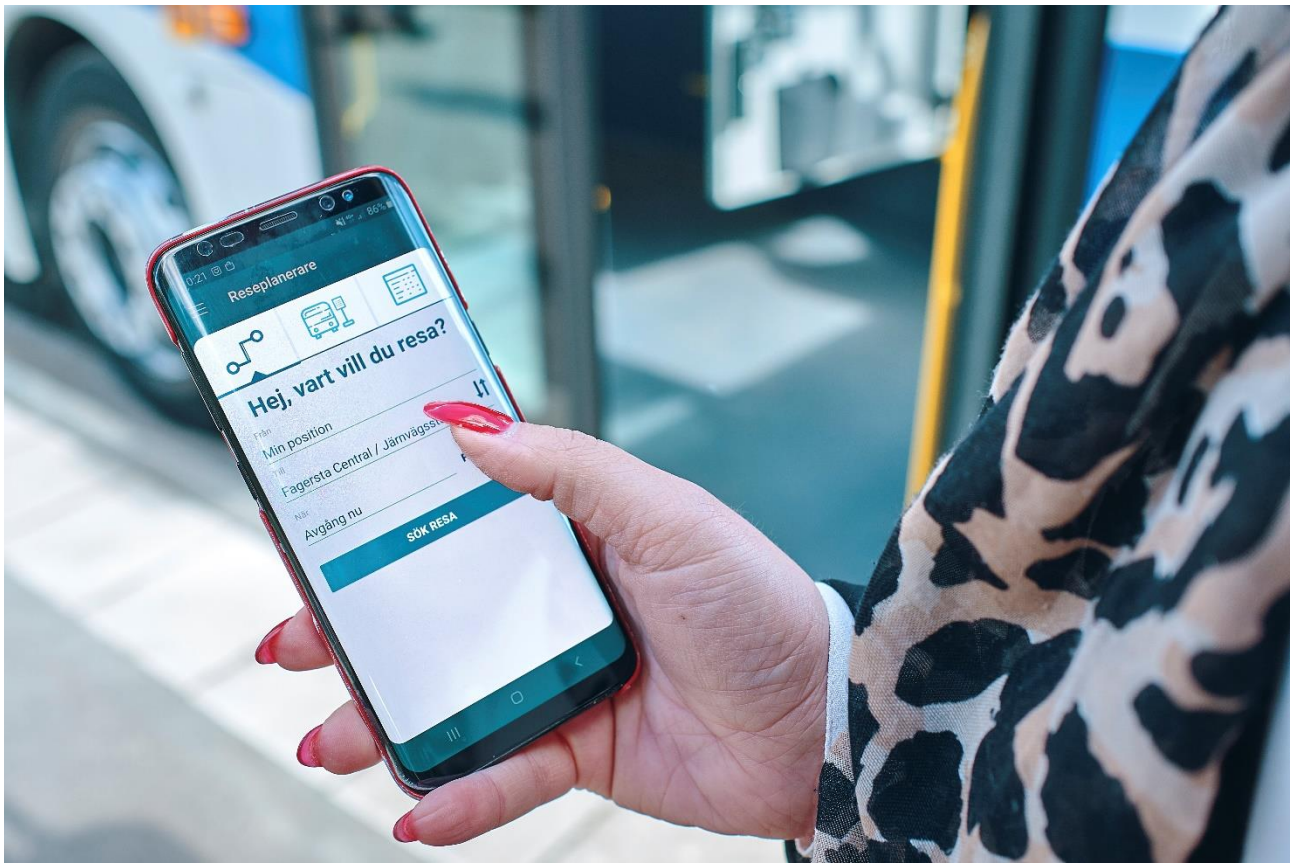
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
UVEN	86	89	91	91	92	89	94	94	89	91
Mälarbanan	83	90	90	87	87	88	87	90	82	90
Svealandsbanan	88	88	90	90	92	90	89	87	89	89

För busstrafiken saknas systematisk mätning av punktligheten men arbete pågår att utveckla metodik för detta.

Till höger visas ett så kallat lådagram som illustrerar hur ankomst till sista ändhållplats fördelas för linje 1-6 i Västerås under några vardagar mars månad 2019. Generellt går det att utläsa att det är genomsnittligt relativt god punktlighet men att det är en stor spridning. Det framgår även att det under stor del av dygnet finns mycket luft i tidtabellen då flera avgångar kommer för tidigt till sista hållplats. Detta är en effekt av att tidtabellen är lagd för att ha samma avgångstider hela dagen.



Figur 51 Lådagram avseende ankomsttid ändhållplats, avgångar linje 1-6 tre vardagar mars månad 2019, minusvärden motsvarar för tidig ankomst. Strecket i ”lådan” avser medianvärde[2].



Figur 52 Punktlighet är centralt för nöjdhet men med tjänster som att se att söka avgångar i realtid och se var bussen befinner sig på karta blir det ändå lättare att anpassa sig efter den faktiska trafiksituationen (Foto: VL).

[2] Förklaring av lådagram finns bland på wikipedia: https://sv.wikipedia.org/wiki/Lådagram

Framtida utveckling

Befintliga planer & projekt med påverkan

På Kollektivtrafikmyndigheten pågår ett antal projekt av större betydelse för kollektivtrafiken. Allt ifrån ett nytt resecentrum i Västerås, projektet Framtidens Kollektivtrafik till mindre projekt såsom utbyte av digital infrastruktur i våra fordon.

Mälarporten

I Västerås ska ett nytt resecentrum byggas med huvudsyfte att fungera som en effektiv bytesnod för alla trafikslag, men även skapa förutsättningar till en knutpunkt för lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik. Bussterminalen ska ha direkt access till plattformarna för tågen. Det ska även vara enkelt att gå och cykla i området. Nuvarande stationsbyggnaden är för liten och för trång under rusningstrafik. Den nya bussterminalen ska vara en integrerad del av resecentrum som länkar ihop Sigurds- och Kungsängspassagens entréer. Den ska vara lokaliserad på den norra sidan av spårområdet, precis som idag.

Framtidens kollektivtrafik i Västerås

Under 2 års tid har Region Västmanland tillsammans med Västerås Stad drivit projektet ”Framtidens kollektivtrafik i Västerås” bestående av fyra deluppdrag som handlat om framkomlighet i det befintliga linjenätet, elbussar och lokalisering av ny bussdepå.

Västerås växer och väntas ha 230 000 invånare år 2050 där nya krav kommer ställas på hela trafiksystemet, ett mer effektivt och hållbart trafiksystem som gynnar även den regionala kollektivtrafiken som idag ofta har sin målpunkt i Västerås centrum.

I arbetet har Vision 2050 tagits fram, dvs. hur kollektivtrafiksystemet i Västerås kan utvecklas för att hantera de ökade resandeströmmarna för inomkommunal och regionalt resande. Vision 2050 innefattar bland annat nya linjer, ökad turtäthet och ökad framkomlighet med mera.

En åtgärdsplan för framkomlighetsprojektet är under framtagning av Västerås stad för hur arbetet ska fortlöpa. Åtgärdsplanen innefattar bland annat signalprioritering, snabbare på- och avstigning på bussarna och infrastruktur på väg och gator.

Projektet är avslutat sedan hösten 2019 och nu pågår fortsatt arbete. Frågorna ska utredas vidare och så småningom ligga till grund för politiskt beslut om vilken inriktning vi tar i framtidens kollektivtrafik.

Ny digital infrastruktur

En rad interna digitala projekt pågår på kollektivtrafikmyndigheten. Bland annat ska en ny VL-app tas fram pga. föråldrad teknik i den gamla. Syftet är att förbättra kvalitén och utbudet i en ny app, som leder till ökad kundnöjdhet. Kollektivtrafikmyndigheten tittar också på en ny hemsida för VL.se. Även den har en föråldrad teknik. Genom nya VL.se ska försäljningen öka på digitala kanaler och i sin tur leda till ökad kundnöjdhet. Ökar försäljningen på hemsidan minskar belastningen på Kundcenter och förare.

En Bättre Sits (EBS)

Inom ramen av En Bättre Sits har det under förgående systemanalys (2016) tagits fram en objektslista. Objektlistan ska stärka tillförlitligheten och robustheten i spårtrafiken, järnvägssystemet saknar idag kapacitet som ger utrymme för regelbunden, tät regionaltågstrafik med god tillgång till sittplatser. Även stationer och resecentra behöver anpassas till framtida resenärsmängder samt ombyggnationer för att klara längre tåg. Objekten prioriteras tillsammans med de andra länen som ingår i EBS. Ett exempel på vad som hittills åstadkommits är Citybanan i Stockholm.

Objekten före år 2030 innefattar prioritering av fortsatt integrering av nodstäderna i stråket in mot Stockholm samt stärkt tillgänglighet till Arlanda. Västmanlands län har en förhållandevis väl utbyggd infrastruktur och genomkorsas av såväl järnväg, europavägar och riksvägar. Utifrån ett kollektivtrafikperspektiv är den största bristen kapaciteten för järnväg där det endast är del av Mälarbanan (öster om Kolbäck) är dubbelspårig. I övrigt är järnvägen enkelspårig och därmed störningskänslig. Länet påverkas också av kapacitetsproblem på andra håll, i synnerhet i Stockholmsområdet. Utbyggnaden av fyrspår på Mälarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll pågår i etapper och förväntas i sin helhet vara genomförd i slutet av programperioden vilket bidrar till ökad robusthet för trafiken mellan Västerås och Stockholm.

Elektrifiering

Inom ramen för projektet Framtidens kollektivtrafik bedrevs bland annat delprojekt 3: *Förutsättningar för elbuss – utredning med syfte att se över förutsättningarna och möjligheterna för en eventuell övergång till elbussar med tillhörande laddinfrastruktur.* Projektet resulterade i rekommendation att elektrifiera busslinje 5 genom ändhållplatsladdning med trafikstart 2021.

Under arbetets gång har tekniken gått fort fram och nya möjligheter öppnats upp där bland annat långsam laddning på depån nattetid har förbättrats väsentligt. Våren 2019 togs därför beslut att den pågående elbusstudien skulle utvärdera vidare alternativet att ladda långsamt på depå nattetid mer i detalj och jämföra med det föreslagna konceptet med ändhållplatsladdning. Studien bedömer att laddkonceptet med elbussar som ska ladda långsamt på depå nattetid är mer robust samt flexibelt nog för bredd utrullning i Västerås. Räckvidden är redan nu tillräcklig för merparten av bussomlopp. Att satsa på långsam laddning på depå i stället för snabbladdning vid ändhållplatser av stadsbusslinjer innebär att man inte elektrifierar en specifik busslinje men att man kör elbuss på bussomlopp av lämplig längd genom hela staden.

Framöver ska depåladdade elbussar upphandlas när nya stadsbussar behövs enligt utbytestakten för befintliga bussar och för utökning av stadstrafiken.

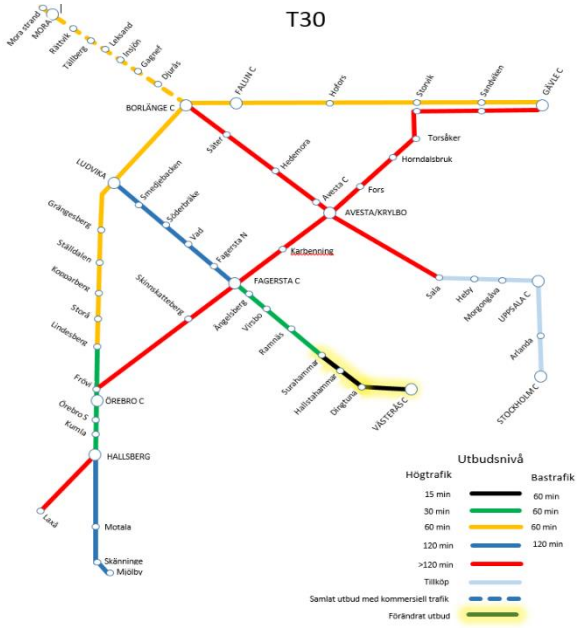
Utvecklad tågtrafik genom storregional samverkan

I samverkan med övriga ägare finns planer att utveckla tågtrafiken inom Tåg i Bergslagen respektive Mälardalstrafik.

Det första steget tas redan från 2022 då trafiken på UVEN-trafiken planeras att utökas med nästan 50 procent mellan Sala-Ransta-Västerås-Kolbäck-Kvicksund-Eskilstuna samt integreras med Upptågets trafik vilket ger möjlighet till resa utan byte Västerås-Uppsala.

Tåg i Bergslagen har tagit fram ett långsiktigt program som beskriver hur trafiken inom systemet kan utvecklas utifrån tidshorisont 2026 och 2030. För Västmanlands del planeras en utökad trafik med stabil halvtimmestrafik i rusningstid mellan Fagersta-Västerås från 2026. På sikt anger planen ytterligare insatsturer mellan Surahammar och Västerås. Det långsiktiga programmet anger också en succesiv nedtrappning av persontrafiken på Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Gävle via Skinnskatteberg, Fagersta C och Karbenning).

Trafiken på Mälarbanan bedrivs kommersiellt genom SJ men är en del av Mälardalstrafikens trafiksystem. Här är inriktningen att förstärka kapacitet och utveckla trafiken ytterligare med bland annat ett ökat inslag av direkttåg mellan Västerås och Stockholm för att därmed kunna reducera restiderna. Utvecklingen av trafiken är också kopplad till att fyrspåret Tomteboda-Kalhäll är fullt utbyggt.



Figur 53 Trafikutbud enligt Långsiktig program Tåg i Bergslagen 2030



För mer information om rapporten och arbetet med revidering av Trafikförsörjningsprogram:

Oskar Jonsson, Utvecklingsstrateg, Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland

oskar.jonsson@regionvastmanland.se