

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-18

Ärende
TN 2025-1177

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-01-20

Beslut om yttrande över remiss avseende Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningschefens tjänsteutlåtande utgör trafiknämndens yttrande över remiss avseende Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Bakgrund

I enlighet med lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska ansvarig regional kollektivtrafikmyndighet i varje län regelbundet ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Region Västmanland har tagit fram ett förslag till nytt trafikförsörjningsprogram. Programförslaget är ute på remiss till och med 2026-02-02 och Region Stockholm är en av remissinstanserna.

Programmet utgår ifrån Västmanlands regionala utvecklingsstrategi med syfte att utveckla länet i samverkan med kommuner, angränsande regioner, statliga myndigheter, intresseorganisationer och civilsamhället. Trafikförsörjningsprogrammet är en del av den långsiktiga strategiska planeringen av länets kollektivtrafikförsörjning med målhorisont år 2035 med utblick mot år 2050.

Region Västmanland samverkar med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och kommuner inom ramen för En Bättre Sits (EBS). EBS är ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i

åtta län och koordineras genom Mälardalsrådet. Samarbetet har betydelse för den storregionala trafiken.

Förvaltningens förslag och motivering

Trafikförvaltningen anser att det föreslagna programmet är väl formulerat och kommer bidra till en ökad tydlighet i länets långsiktiga planering, prioritering och beslut om Västmanlands kollektivtrafik under de kommande åren. Det gagnar också resande och anslutningar till den storregionala trafiken som knyter ihop Mälardalens stora städer i ett flertal län.

Förutsättningarna för kollektivtrafiken har ändrats i och med pandemiåren, osäkert omvärldsläge, digitalisering, kris och beredskap och högre kostnader för investeringar och drift. Programmet är tydligt med att det innebär nya utmaningar och skapar behov av nya förhållningssätt som är de samma som för kollektivtrafiken i Stockholms län. Här finns en stor samstämmighet avseende arbetet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

När det gäller målsättningarna för Västmanlands framtida kollektivtrafik så tycker trafikförvaltningen att dessa är bra, tydliga och stödjer ett hållbart resande. Programmet håller sig till kollektivtrafiken i sig, möjligtvis behövs i det fortsatta arbetet en bredare syn på resandet som inkluderar olika mobilitetslösningar. Region Stockholms trafikförsörjningsprogram bygger på att främja hållbar mobilitet i form av gång, cykel och kollektivtrafik.

Biljettsamverkan och samverkan kring tågtrafiken avseende Mälartåg / Mälardalstrafik förblir ett viktigt samarbetsområde mellan Region Västmanland och Region Stockholm och att detta framhävs tydligt i programmet är positivt.

Tågtrafiken

I programmet finns en hel del målsättningar med tågtrafiken, framför allt gällande restider. Det är värdefullt att finns tydliga målsättningar eftersom de kan användas för att forma en storregional kollektivtrafikstrategi inom ramen för samverkan inom En Bättre Sits. Därigenom kan en trafikal målbild knytas till de infrastrukturinvesteringar som föreslås i programmet. På så sätt kan de lättare motiveras och genomföras. Programmet nämner ett par mindre dubbelspårsutbyggnader såsom Folkesta – Rekarne och Arboga – Ökna. Trafikförvaltningen ser de som värdefulla eftersom de skulle kunna öka punktligheten och robustheten för hela Mälardalens tågtrafik.

Ett flertal av restidsmålen som finns i programmet är kopplade till knutpunkter i järnvägsnätet. För exempelvis UVEN¹ bör programmet betona värdet av att kunna skapa tillräckligt korta restider mellan knutpunkterna som möjliggör samordnade byten i knutpunkterna.

Trafikförvaltningen vill understryka att Mälarbanan är viktig för Region Stockholms kollektivtrafik och vår koppling till Mälardalen, t.ex. Västmanland. Det är viktigt för båda länen att beakta den försenade tidplanen av utbyggnaden, särskilt kopplat till Sundbyberg, i sin fortsatta planering.

För Mälarbanan ansätter utkastet till det nya trafikförsörjningsprogrammet ett restidsmål på 40 minuter. För att uppnå det målet behöver dagens regionalstågstrafik delas upp i ett direktgående regionexpresskoncept och ett regionalstågskoncept med uppehåll på mellanstationerna. Den uppdelningen ligger i linje med såväl Region Stockholms kollektivtrafikplan 2050 som En Bättre Sits storregional systemanalys. Om så sker skulle regionalstågen kunna stanna i Finnsletten om Västmanland så önskar. Trafikförvaltningen ser det som prioriterat att tågen enligt regionalstågskonceptet stannar i Barkarby när tunnelbanan förväntas öppna 2028. Trafikförvaltningen bedömer att det bör kunna vara möjligt utan betydande restidsförlängningar på regionalstågstrafiken om trimningar kan göras i pendel- och regionalstågstrafikens tidtabeller. Eftersom regionalstågs-trafiken på Mälarbanan i dag utförs som kommersiell trafik med ett samarbetsavtal med Mälardalstrafik har det regionala kollektivtrafik-myndigheterna begränsade möjligheter att styra utbudet.

Busstrafiken

Det är viktigt med att enkelt kunna nå Stockholm och Arlanda även med privata busslinjer då den kompletterar tågtrafiken. Programmet bekräftar detta genom att tydliggöra vikten av kommersiell trafik.

Trafikförvaltningen anser att länets flextrafik (anropsstyrd trafik) som del av den allmänna kollektivtrafiken är ett intressant temaområde för ett erfarenhetsutbyte mellan myndigheterna framöver.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut innebär inga ekonomiska konsekvenser.

¹ Uven kallas regionalståget som trafikerade sträckan Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm - Norrköping – Linköping fram till 2012.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2025-12-18

Ärende
TN 2025-1177

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riskbedömning

Förslaget till beslut medför inte några tillkommande risker eller någon ändrad risknivå.

Säkerhetskonsekvenser

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade säkerhetskonsekvenser.

Konsekvenser för miljön

Förslaget innebär inga miljökonsekvenser.

Sociala konsekvenser

Förslaget innebär inga sociala konsekvenser.

Påverkan förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ärendet har ingen påverkan på FUT.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande
- Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram (remissversion)

Skickas till

Region Västmanland

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Erik Norling
Förvaltningschef