

Region Västmanland

Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram

Målhorisont 2035 utblick 2050

REMISSVERSION



Innehåll

Förord.....	3
Inledning.....	4
Begrepp	6
Kollektivtrafikens utformning	8
Vårt utgångsläge	10
Förutsättningar och utmaningar	17
Strategisk utveckling och framtidsinriktning	20
Mål för kollektivtrafiken	24
Så arbetar vi för måluppfyllelse	28
Samråd	34
Källor, lagar och förordningar	35

Förord

Komplettering med förord i slutversionen.

Inledning

Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram beskriver mål och behov för kollektivtrafikens utveckling i Västmanland fram till år 2035, med en utblick mot 2050. Programmet utgår från invånarnas och resenärernas behov och är ett viktigt verktyg för den regionala utvecklingen. Det är också ett av de mest centrala styrdokumentet för kollektivtrafiken i länet och ska fungera som en inspirationskälla för olika aktörers arbete med samhällsutveckling.

Programmet är ett gemensamt åtagande mellan framför allt länets kommuner och Region Västmanland. För att målen ska nås och behoven tillgodoses krävs bred och god samverkan med flera aktörer, däribland myndigheter, trafikoperatörer och intresseorganisationer.

I EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse, som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Vanligtvis omfattas trafik med buss, båt eller tåg som är öppen för alla. Kollektivtrafiken gör det möjligt för människor att leva, bo och verka på olika platser, besöka släkt och vänner samt delta i aktiviteter. Den spelar en avgörande roll för regional tillväxt och kompetensförsörjning genom att förbättra tillgången till arbetsmarknader, utbildning och samhällsservice. En välfungerande kollektivtrafik stärker också länets attraktivitet både för boende och företagsetableringar.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgår ifrån länets regionala utvecklingsstrategi (RUS). RUS har som mål att skapa ett välmående, tillgängligt och nyskapande Västmanland genom bred samverkan mellan kommuner, näringsliv, civilsamhälle och utbildningsaktörer. Strategin lyfter fram kollektivtrafikens betydelse för att bidra till tillväxt, minska miljöpåverkan och utveckla effektiva transportsystem. Fler invånare, både i tätorter och på landsbygden, ska ha god tillgång till kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Fritidsresor är viktigt men uppstår en målkonflikt prioriteras arbets- och studiependling framför fritidsresor.

Arbetet med att stärka tillgängligheten i länet pågår kontinuerligt. Det handlar bland annat om att förbättra resmöjligheter på landsbygden genom mer behovsanpassade lösningar och att utveckla den inomkommunala trafiken för att öka kommunernas attraktivitet. Ett hela-resan-perspektiv med välfungerande kopplingar mellan olika färdmedel, pendlarparkeringar samt gång- och cykelinfrastruktur är centralt. En hållbar trafikplanering tar även hänsyn till miljö- och beredskapsperspektiven.

RUS beskriver att i ett tillgängligt Västmanland är platsernas olikheter en styrka. När landsbygder och städer knyts samman stärks hela länet. För att nå dit behövs utveckling av digitala tjänster och ett välfungerande transportsystem där underhållsskulden i infrastrukturen byggs bort. Goda förbindelser med angränsande län och en tryggad utveckling av samtliga järnvägsstråk är nödvändiga för att säkerställa en robust tågtrafik. En tillförlitlig tågtrafik möjliggör större resandevolymer inom och utanför länet och skapar kopplingar mot världen.

Västmanlands län är strategiskt beläget med tillhörighet till både den expansiva Stockholm-Mälarenregionen och den industriellt starka Bergslagsregionen. Den övergripande utvecklingstrenden för länet är fortsatt positiv, men prognosen visar på en långsammare befolkningsökning än tidigare och att ökningen kommer vara ojämnt fördelad mellan åldersgrupper och geografiska områden. Det är därför viktigt att utveckla trafiken i takt med att nya resmönster etableras och för att hantera utmaningarna kring demografi, klimat och omvärldsläget.

I spåren av Covidpandemin har den digitala utvecklingen möjliggjort och ökat acceptansen för människor att arbeta på distans i mycket större utsträckning än tidigare. Det breddar upptagningsområdet för arbetskraft och säkerställer kompetensförsörjning. Men det ställer också krav på ett robust och attraktivt kollektivtrafiksystem, som ger goda förutsättningar för enkelt, hållbart och attraktivt kollektivt resande.

Lag 2010:1065 om kollektivtrafik

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Enlighet 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
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska vara ett strategiskt måldokument som beskriver hur kollektivtrafiken ska bidra till regional utveckling. Det ska ha ett tydligt medborgar- och samhällsperspektiv samt vara samordnat med annan samhällsplanering och planer för infrastruktur. Programmet ska samrådats med bland annat länets kommuner, invånare, organisationer, näringsliv, kollektivtrafikföretag och berörda myndigheter.

Trafikplikt

Trafikplikt innebär en skyldighet av samhället att se till att kollektivtrafik finns tillgänglig på en specifik sträcka eller i ett visst område även om det inte är ekonomiskt lönsamt. Det ska säkerställas att invånare i alla delar av ett land, även i glesbygdsområden, har tillgång till kollektivtrafik som en grundläggande samhällsservice.

Trafikplikten beslutas av offentliga myndigheter, som Trafikverket eller regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). I Västmanlands län är Region Västmanland regional kollektivtrafikmyndighet. Myndigheten kan teckna avtal med privata eller offentliga trafikföretag för att driva linjer med trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt tydliggör vilken kollektivtrafik som kommer att finansieras med offentliga medel.

Det regionala 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.

Begrepp

Allmän kollektivtrafik

Resor/persontransporter med buss, båt, tåg eller andra färdmedel som är öppna för alla.

Biljettsamverkan

När olika trafikbolag samarbetar så att biljetter gäller på flera trafikslag eller linjer.

Bytespunkt

En plats där man byter mellan olika färdmedel, till exempel från bil till tåg.

Delningsekonomi

När man delar på resurser i stället för att äga själv, till exempel bilpooler.

Demografiska skiften

Förändringar i befolkningens åldrar, storlek och fördelning över tid.

Efterfrågestyrd trafik och anropsstyrd trafik

Trafik som anpassas efter hur många som vill resa och när, bokas vanligtvis i förväg.

Flextrafik

En typ av anropsstyrd trafik där resenärer kan boka resor mellan vissa punkter. Körs med taxibilar eller mindre bussar.

Funktionsnedsättning

En varaktig nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell förmåga.

Föroreningsindex

Ett mått på hur mycket miljöpåverkan trafiken orsakar, till exempel genom utsläpp eller kemikalier.

Hela-resan-perspektiv

Infrastruktur- och trafikplanering som utgår från ett helhetsgrepp där hela resan fungerar smidigt från dörr till dörr. Det innebär enkla byten mellan gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar och trafikslag samt utbud av enkla biljettprodukter.

Indikator och målvärde

Mått som används för att följa upp hur nära man är att nå ett mål. Exempel: andel fossilfria bussar = indikator, 100 % = målvärde.

Inomkommunal trafik

Kollektivtrafik inom en kommun, till exempel stads- och förortsbussar.

Kommersiell trafik

Trafik som företag driver på egen hand utan bidrag från staten eller regionen.

Kompetensförsörjning

Att det finns tillgång till relevant personal inom ett område eller inom en specifik bransch.

Kompletteringstrafik

Taxi som ersätter vanlig kollektivtrafik där det annars inte finns några linjer, till exempel på landsbygden.

Kostnadstäckningsgrad

Hur stor del av kostnaden för trafiken som betalas av biljettintäkter (resten betalas med skatt).

Kris- och beredskapsplan

Plan för hur kollektivtrafiken ska fungera vid kris, till exempel extremväder eller krig.

Linjelagd trafik

Bussar eller tåg som går enligt en fast tidtabell och på en bestämd linje.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Plan för hur vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar ska byggas och underhållas i länet.

MaaS (Mobility as a Service)

En digital tjänst som integrerar olika transportsätt i en enda app för att planera, boka och betala resor.

Mobility Management (MM)

Mobility management är en strategi som syftar till att påverka resenärers attityder och beteenden för att främja hållbart resande, som gång, cykel och kollektivtrafik.

Målområde

Ett tema som mål och åtgärder samlas under, till exempel "Smart kollektivtrafik".

Målpunktsanalys

En analys av vilka platser, till exempel bostadsområden, arbetsplatser, skolor och sjukhus, som flest reser till och från.

Nodstad

En stad som fungerar som ett strategiskt nav i en större region – särskilt inom områden som arbetsmarknad, utbildning, bostadsutveckling och kollektivtrafik. Urbana nodstäder enligt EU har minst 100 tusen invånare.)

Nudging

Metod för att påverka människors beteende så att de spontant gör bättre val utan att förbjuda eller ta bort andra alternativ.

Pendlarparkering

Parkering för bilar, cyklar och andra fordon i direkt anslutning till kollektivtrafik.

Pendling och pendlingsstråk

När människor reser mellan hem och arbete/skola med regelbundenhet. Pendlingsstråk är vanliga sträckor som människor pendlar.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Den organisation (offentliga myndighet) som beslutar om kollektivtrafik i länet.

Regional utvecklingsstrategi (RUS)

Ett övergripande dokument som visar hur ett län vill utvecklas, till exempel när det gäller tillväxt, klimat och transporter.

Resecentrum

En större knutpunkt där olika trafikslag möts, ofta med vänthall och service.

Robusthet

Att systemet klarar störningar, till exempel snöstormar eller elavbrott utan att kollapsa.

Samhällsekonomiskt perspektiv

Att väga kostnader och nyttor för hela samhället, inte bara för enskilda resenärer, kommuner eller företag.

Skatteväxling

När ansvar och pengar flyttas mellan kommun och region, till exempel för att regionen ska sköta kollektivtrafiken.

Stomtrafik

Buss- och tåglinjer som binder ihop orter och fungerar som "stommen" i kollektivtrafiken.

Storregional trafik

Trafik som går över länsgränserna och binder samman länen.

Tillgänglighet

Hur lätt det är för människor att resa och nå olika platser, fysiskt och upplevelsen av tillträde till kollektivtrafik.

Tillgänglighetsanpassning

Att exempelvis hållplatser, fordon och information är utformade så att personer med nedsatt funktion kan använda dem.

Tjänstebaserad ekonomi

Att köpa tillgång till en tjänst i stället för att äga själv.

Trafikplikt

När samhället beslutar att kollektivtrafik ska finnas på en viss sträcka även om den inte är ekonomiskt lönsam.

Utanförskap

När människor inte har möjlighet att delta fullt ut i arbetsliv, utbildning eller samhällsliv.

Urbanisering

Urbanisering är en benämning för när folk flyttar in till städer och ökar deras befolkningsmängd, samtidigt som landsbygden avfolkas.

Kollektivtrafikens utformning

Storregional trafik

Den storregionala trafiken ska tillmötesgå resandebehovet mellan målpunkter i länet och viktiga målpunkter utanför länet. Trafiken utförs genom trafik som är upphandlad såväl som med trafik som utförs på kommersiell grund med överenskommelser om biljettsamverkan. Den storregionala trafiken integrerar Västmanland med de betydelsefulla arbetsmarknaderna i mälardalsregionen och bergslagsområdet. Basen för regionens storregionala kollektivtrafik är tågtrafiken som utvecklas i samverkan med angränsande regioner genom de gemensamt ägda bolagen Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen. SJ är en annan viktig aktör och samverkanspart för trafiken på framför allt Mälarbanan men även Dalabanan.

Målet för den storregionala trafiken är att säkerställa god tillgänglighet inom Mälardalsområdet, där Västmanland är en del av en gemensam arbets-, studie- och bostadsmarknad. Det handlar om robust och kapacitetsstark tågtrafik med korta restider som knyter samman nodstäder som Västerås, Eskilstuna, Örebro, Uppsala och Stockholm.

Regional trafik

Regional trafik är kollektivtrafik inom Västmanlands län som i första hand binder samman länets kommunhuvudorter. Trafiken utförs med buss eller tåg, där tågen är den del av den storregionala trafiken. Den regionala trafiken hanterar resandebehovet inom länet och knyter samman viktiga mål- och bytespunkter, vilket bidrar till ökad rörlighet, tillväxt och hållbar regional utveckling.

Utbudet av regional trafik ska i första hand baseras på efterfrågan mellan kommunhuvudorter, särskilt där starka pendlingsstråk finns. I andra hand kan trafik utformas utifrån strategiska behov för att främja regional balans och utveckling. Trafiken kan göra uppehåll vid mellanliggande orter och hållplatser, men planeringen utgår från resandebehovet mellan kommunhuvudorterna.

Målet med den regionala trafiken är att förbättra tillgängligheten inom Västmanland, med pendlingsmöjligheter som binder samman kommunerna och de större arbetsplatserna. Ett viktigt exempel är Bergslagspendeln (Ludvika–Västerås, via Fagersta), där målet är robust 30-minuterstrafik och restidsmål på 50 minuter mellan Västerås och Fagersta.

Inomkommunal trafik

I Västmanland är det länets kommuner som finansierar den inomkommunal kollektivtrafik, det vill säga den trafik som utförs inom respektive kommun mellan eller inom tätorter. Det betyder att den trafiken inte är skatteväxlad som i många andra län. Kommunerna beställer trafik av regionen och den kan därför skilja sig åt i utformning och karaktär mellan kommunerna.

Busstrafiken beställs och planeras framför allt utifrån skol- och arbetspendling. Men för att bidra till måluppfyllelse är det viktigt att det finns ett bredare utbud även för andra behov av resor. Inomkommunal trafik är viktig för att koppla samman mindre tätorter med kommunhuvudorter och nodstäder via strategiska bytespunkter.

Kollektivtrafik på landsbygderna

Linjelagd kollektivtrafik kräver ett regelbundet resandeunderlag för att ha förutsättningar att vara effektiv och hållbar. Förutsättningarna för detta ser olika ut i olika delar av länet liksom mellan stad och landsbygd.

Särskilda tjänster kan därför behöva utvecklas för att möta grundläggande behov där inte linjelagd trafik är hållbar

För att öka kollektivtrafikens geografiska täckning kan samordning mellan skolskjuts och linjetrafik vara ett sätt att ge fler tillgång till resmöjligheter. Ett annat alternativ som fått ökad uppmärksamhet är efterfrågestyrd kollektivtrafik, där fordon och andra resurser lättare kan anpassas utifrån efterfrågan. Den tekniska utvecklingen har skapat nya möjligheter för positionering och uppkoppling, vilket gör att kommunikationen mellan resenär och operatör kan ske smidigt vid bokning, uppdateringar och förändringar. Utöver detta finns ett fortsatt stort behov av att utveckla länets bytespunkter för att underlätta kombinerat resande.

Nyanläggning och förbättring av pendlarparkeringar för cyklar, bilar och andra fordon med laddmöjligheter är en viktig framgångsfaktor.

Förutsättningar för kommersiell trafik att bidra till måluppfyllelse

Den kollektivtrafik som i nuläget (september 2025) utförs på kommersiell grund finns framför allt på Mäljarbanan i tågstråket Örebro - Arboga – Köping – Västerås - Stockholm och på Dalabanan i tågstråket Falun – Borlänge - Sala - Uppsala - Stockholm där SJ är utföraren. Det finns även kommersiell busstrafik mot Stockholm, Arlanda och Örebro som Bus4you och Vy kör. Trafiken på Mäljarbanan möjliggör i stor utsträckning vardagsresandet och därför är det viktigt med avtal kring biljettsamverkan. Det är också viktigt att samverka kring infrastruktur och trafikfrågor för att säkerställa att trafiken har tillräcklig kapacitet och standard för att hantera den ökade efterfrågan på sträckan. Trafikplikt kan läggas på sträckor där inte förutsättningarna för kommersiell trafik finns och inte trafiken utvecklas i takt med behoven.

Vårt utgångsläge

Länets befolkningsstruktur, resandeunderlag och befintlig kollektivtrafik ligger till grund för hur kollektivtrafiken planeras. Detaljerad information om länets kollektivtrafik, dess kommuner och deras förutsättningar finns i rapporterna Region Västmanland, Nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken 2024 samt Region Västmanland, Målpunktsanalys 2024.

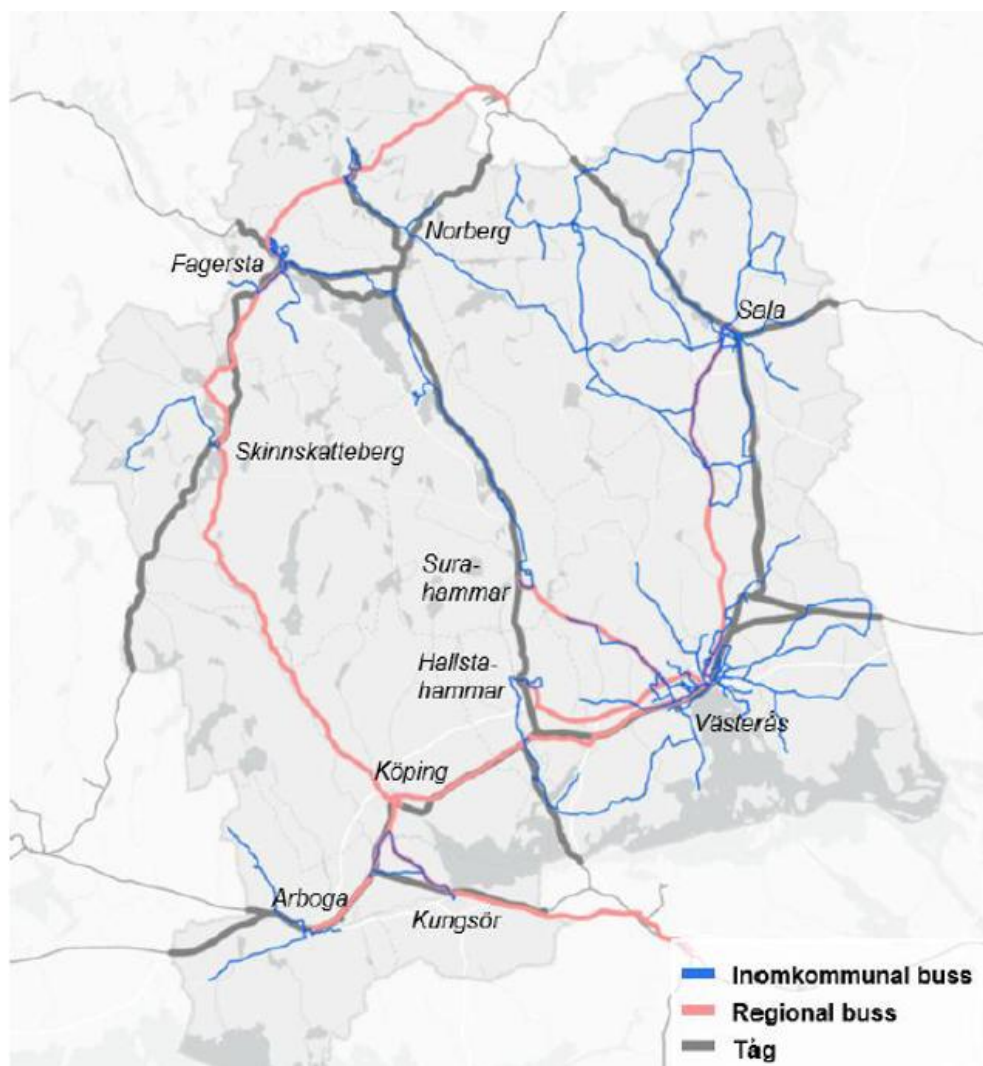
Befolkning

Länets befolkning uppgick till drygt 281 000 invånare år 2024 enligt Statistiska centralbyrån (SCB). Befolkningsutvecklingen i Västmanland väntas få en långsammare befolkningsökning än tidigare prognoser visat och den kommer fortsatt att vara ojämnt fördelad över länet. Endast Hallstahammars och Västerås kommun beräknas öka sin befolkning fram till år 2040. Enligt den senaste befolkningsprognosen från SCB väntas Västmanlänningarna vara runt 285 000 invånare år 2030 och närmare 300 000 år 2050. Västerås utgör en allt större andel av länets totala befolkning och var Sveriges sjätte största kommun år 2024.

Prognoser pekar på att befolkningsökningen förväntas ske bland äldre medan antalet unga förväntas minska. Det kräver fortsatt fokus på att utveckla välfärdstjänster, områden som redan idag står inför stora utmaningar, inte minst inom rekrytering av personal. För att möta dessa behov blir det allt viktigare att fler träder in i arbetslivet tidigare samt arbetar mer och längre upp i åldrarna. En väl utbyggd inomregional såväl som storregional kollektivtrafik blir allt viktigare för att säkerställa länets kompetensförsörjning liksom möjlighet för människor att bo, verka och leva i länets kommuner.

Kollektivtrafiknätet och resandet

Kollektivtrafiken i Västmanland är väl utbyggd i de ur befolkningssynpunkt större tätorterna Västerås och Sala, men mer begränsad i Köping och de mindre kommunerna. Totalt finns sex tågbanor och åtta regionala busslinjer i länet samt inomkommunal busstrafik i samtliga kommuner, men turtätheten och linjenätens omfattning varierar. Västerås har det överlägset största trafikutbudet med både stads- och förortslinjer som håller öppet stora delar av dygnet. Fagersta och Hallstahammar har den bästa geografiska yttäckningen, där en stor del av befolkningen bor nära kollektivtrafikhållplatser, medan Skinnskatteberg och Kungsör har sämre täckning. Tillgänglighetsanpassningen av hållplatser varierar också. I Västerås och Köping uppfyller merparten av hållplatserna grundläggande tillgänglighetskrav, medan flera kommuner har en låg andel anpassade hållplatser.



Figur 1. Kollektivtrafiklinjer i Västmanlands län. Bakgrundsdata: ESRI

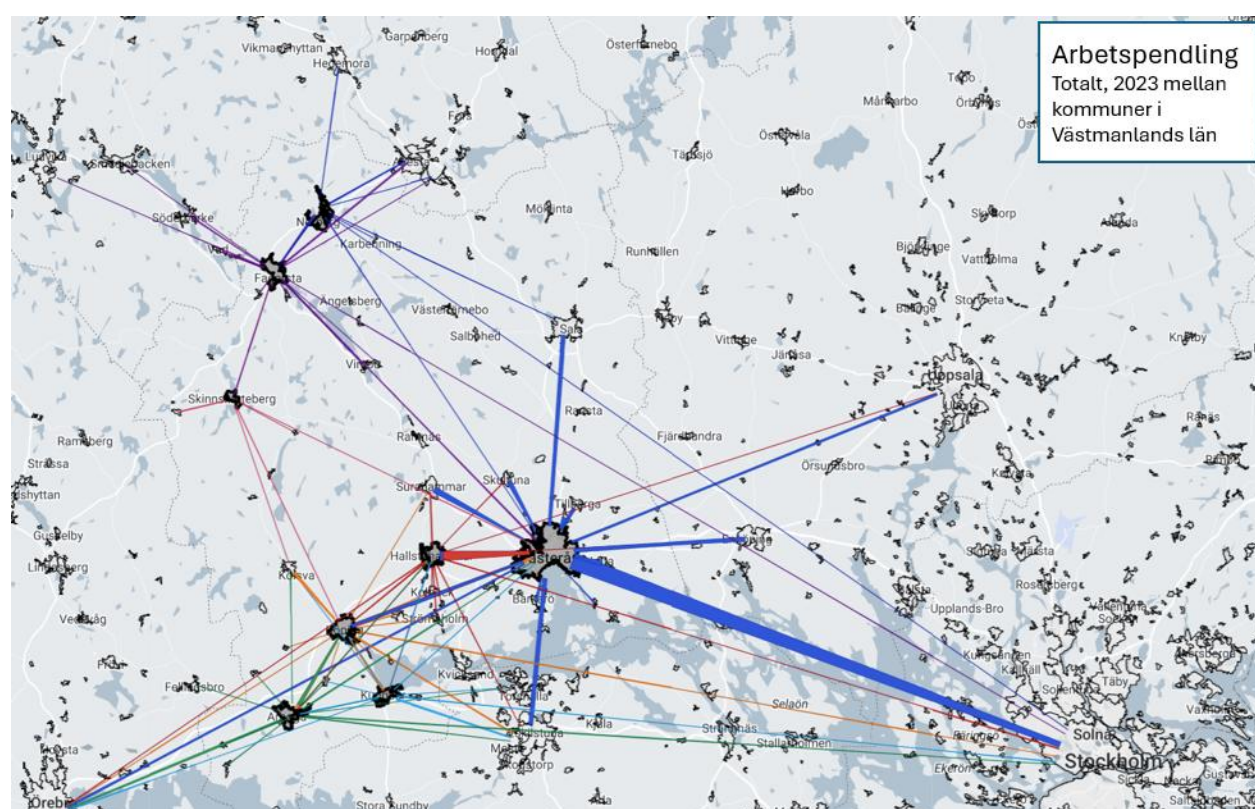
Resandet

I Västmanlands län genomförs dagligen cirka 500 000 resor på vardagar och 360 000 resor på helger. Resorna utgår framför allt från tätorterna och då främst från Västerås. Merparten av resorna sker inom samma kommun och cirka 80 procent stannar inom länet. Fagersta, Köping och Västerås är tydliga inpendlingskommuner. Länet ingår i östra Mellansverige där det regionala reseutbytet, särskilt med Stockholm, har stor betydelse.

Reserelationerna mellan kommunerna i Västmanlands län visar tydliga pendlingsstråk, där Västerås framstår som den mest centrala målpunkten för resande inom regionen. Flera kommuner som Fagersta, Hallstahammar, Köping, Sala och Surahammar, har ett omfattande reseutbyte med Västerås. Köping fungerar även som en viktig knutpunkt för kommuner som Kungsör, Arboga och Skinnskatteberg men har också starkt band till Hallstahammar.

Arboga har starka kopplingar till Örebro och Köping, medan Kungsör främst pendlar mot Köping, Eskilstuna och Arboga. Fagersta har tydliga reserelationer med Västerås, Norberg och Smedjebacken, och Norberg i sin tur med Fagersta och Avesta. Sala har ett betydande utbyte med Västerås, men även med Heby, Avesta och Stockholm. Västerås har dessutom starka band till Eskilstuna, Hallstahammar, Stockholm och Enköping.

Sammantaget visar mönstret att Västerås är det mest betydelsefulla navet i länets pendlingsstruktur, med flera kommuner som har sitt främsta resandeutbyte dit. Men även pendlingen över länsgräns till kommuner inom andra län i Mälardalsregionen, framför allt Stockholm, liksom södra Dalarna är mycket betydelsefull.



Figur 2. Arbetspendning år 2023 mellan kommuner i Västmanlands län och omkringliggande län.

Under 2024 hade Västmanland 15,8 miljoner påstigande i buss- och tågtrafiken i länet, vilket kan jämföras med 15,3 miljoner påstigande 2019. Jämfört med länets befolkning motsvarar det 56 påstigande per länsinvånare under 2024 vilket var lika många som år 2019.

Resandet är koncentrerat till Västerås kommun där 85 procent av alla registrerade påstigningar görs. De flesta resenärer använder en period- eller skolbiljett när de reser. Den inomkommunala busstrafiken står för drygt 80 procent av det totala resandet i länets kommuner, medan tågtrafiken står för 12 procent och den regionala busstrafiken för 7 procent. De satsningar som har gjorts på tågtrafiken under föregående programperiod bedöms ha haft effekt då tågtrafikens andel påstigande har ökat från 6 till 12 procent samtidigt som den regionala busstrafikens andel har minskat från drygt 10 till 7 procent.

Västerås har med stor marginal det största antalet påstigande per kommuninvånare vilket beror på en omfattande inomkommunal trafik, men även på att många resor görs till målpunkter utanför länet. Bortsett från Västerås har Sala och Hallstahammar relativt många påstigande per kommuninvånare med knappt 30. Minst antal har Kungsör och Skinnskatteberg med 10 påstigande per kommuninvånare.

Fram till år 2020 var resandeutvecklingen positiv där kollektivtrafikresandet i Västmanland ökade med 80 procent mellan 2006 och 2019. Under början av 2020-talet påverkades kollektivtrafiken av covid-19 pandemin, vilket ledde till ett betydande tapp i resandet. Därefter har resandet återhämtat sig och antal påstigande per invånare i länet är tillbaka på samma nivå 2019.

Kollektivtrafikens organisation, uppdrag och samverkan

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

Kollektivtrafikmyndigheten har en politisk nämnd, Kollektivtrafiknämnden. 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 genom Kollektivtrafikförvaltningen som fungerar som tjänstemannastöd till nämnden.

Kollektivtrafikförvaltningens uppdrag omfattar både allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Allmän kollektivtrafik innefattar regionala buss- och tåglinjer liksom förorts-, stads- och flextrafik i kommunerna.

Särskilda persontransporter är trafik som kräver särskilt tillstånd och inte uppfyller EU:s krav på kollektivtrafik som är öppen för allmänheten. Tjänsterna inom särskilda persontransporter omfattar omsorgsresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och särskild skolskjuts. Kollektivtrafikförvaltningen hanterar olika tjänster inom särskilda persontransporter för vissa kommuner, till exempel planeringen av resandet och upphandling av trafikentreprenörer.

Kollektivtrafikförvaltningen har ett nära samarbete och regelbunden dialog med länets kommuner liksom med det gemensamt ägda bolaget Svealandstrafiken AB. Även samråd med angränsade län och Trafikverket sker kontinuerligt kring aktuella frågor. Tågtrafik utvecklas och upphandlas via de gemensamt ägda bolagen Mälardalstrafik AB och Tåg i Bergslagen AB via storregional samverkan.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och kommuner samverkar också inom ramen för En Bättre Sits (EBS). EBS är ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de åtta länen Dalarna, Gotland, Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro och 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

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska kollektivtrafiken som bedrivs av regionen och kommunerna vara kostnadseffektiv och utgå från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Resurser ska användas effektivt där de gör

mest nytta och bidrar till länets utveckling. Där möjlighet finns för att bedriva kommersiell trafik ska inte skattefinansierad trafik konkurrera om utrymmet.

Den offentligt drivna kollektivtrafiken finansieras av biljettintäkter och resterande underskott via skattemedel. Hur underskottet för den allmänna kollektivtrafiken ska fördelas mellan Region Västmanland och länets kommuner regleras i ett avtal (Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län). Finansiering av regional kollektivtrafik sker via regionens skatteintäkter och avgifter. Trafikkostnader avseende den inomkommunala kollektivtrafiken och den allmänna skolskjutsen finansieras av kommunerna. Regionen står för kostnader avseende myndighetsansvaret, personal, administration, biljett- och informationssystem, marknadsföring samt planering och utveckling av trafiken tillsammans med kommunerna, utifrån den skatteväxling som skedde mellan kommunerna och dåvarande Landstinget år 2012.

När det gäller särskilda persontransporter finansieras sjukresor av regionen via regionens skatteintäkter och avgifter. Färdtjänst, särskild skolskjuts och omsorgsresor som utförs på uppdrag av kommunerna, finansieras via eventuella egenavgifter samt anslag från kommunerna till regionen.

Trafikens struktur

Tågtrafik

Västmanland har ett omfattande järnvägsnät och ett stort antal stationsorter. Länet berörs av sex tågbanor med persontrafik (Bergslagspendeln, Dalabanan, Godsstråket, Mälarbanan, Svealandsbanan och UVEN) där samtliga länets tio kommuner och nio av kommunhuvudorterna har tågstopp. Det är i huvudsak tre trafikoperatörer som verkar på de sex linjerna, Mälardalstrafik, SJ och Tåg i Bergslagen.

Mälardalstrafik trafikerar stråken Svealandsbanan (Stockholm-Örebro via Arboga och Kungsör) och UVEN (Uppsala-Linköping via Sala och Västerås). Trafiken är idag en upphandlad trafik via produktionsavtal.

På kommersiell grund trafikerar SJ Mälarbanan i Västmanland (sträckan Örebro-Stockholm via Köping, Arboga och Västerås). En del av turerna går hela vägen till och från Göteborg, vilket ger möjligheter till attraktivt långväga resande från Västmanland. SJ trafikerar även Dalabanan som berör Västmanland med stopp på stationen i Sala. Biljettprodukterna är idag en blandning av kommersiella biljetter och avtal om biljettsamverkan med lokal trafik.

Tåg i Bergslagens trafik omfattar stråken Bergslagspendeln (Ludvika-Västerås via Fagersta, Surahammar och Hallstahammar) samt Godsstråket (Mjölby-Storvik via Skinnskatteberg, Fagersta och Karbenning). Även Dalabanan trafikeras av Tåg i Bergslagen med stråket Sala-Morastrand. Tåg i Bergslagens trafik är reglerad i ett produktionsavtal som sträcker sig till och med november 2033 med möjlig förlängning i ett år.

Allmän busstrafik – kollektivtrafiken för alla

Kollektivtrafikförvaltningen är beställare av trafik och kravställare för Västmanlands läns allmänna busstrafik. Region Västmanland äger tillsammans med Region Örebro län bolaget Svealandstrafiken AB som är ansvarig utförare av all busstrafik inom länet under varumärket VL.

Den inomkommunala busstrafiken skiljer sig mellan kommunerna. Västerås står för knappt 60 procent av andelen utbudskilometer men 85 procent av andelen påstigande av länets totala busstrafik (baserat på 2024 år

utfall). Busstrafiken i länets andra kommunerna är framför allt landsbygdstrafik. Tätortstrafik med begränsat utbud finns i Arboga, Köping, Sala och Fagersta. I Arboga och Köping är trafiken anropsstyrd.

Hallstahammar och Surahammar har fram till hösten 2026 upphandlat delar av sin allmänna kollektivtrafik på egen hand som en del av ett samordnat trafikupplägg med skolskjuts och färdtjänst. Från och med hösten 2026 kommer Region Västmanland att ta över den allmänna kollektivtrafiken med buss.

Regional stomtrafik med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas. Det inkluderar även busstrafik över länsgräns:

- Dalatrafik - mellan Fagersta och Smedjebacken.
- Länstrafiken Örebro län – mellan Glanshammar och Götlunda samt mellan Lindesberg och Arboga.
- UL – mellan Västerås, Enköping och/eller Uppsala.
- UL – mellan Sala, Heby, Morgongåva och Uppsala.
- VL - mellan Köping, Kungsör och Eskilstuna.
- VL – mellan Skinnskatteberg, Fagersta, Norberg och Avesta.

Flextrafik – en allmän kollektivtrafik som inte är linjelagd

Flextrafik är en del av den allmänna kollektivtrafiken. Den är till för alla men särskilt utformad för personer som har behov av korta gångavstånd, assistans vid på- och avstigning samt ett lugnare tempo under resan. Flextrafiken möjliggör resor till viktiga målpunkter såsom matbutiker, äldreboenden och vårdcentraler.

Flextrafiken använder samma biljettsystem som övrig kollektivtrafik, om den är avgiftsbelagd. Flextrafiken är anropsstyrd vilket betyder att den måste förbeställas innan avresa. Den är inte linjelagd utan kör närmaste vägen mellan utpekade flexpunkter och adresser som anges vid bokningen. Fordonen i flextrafiken kan vara mindre bussar eller taxibilar. Flextrafik finns i Arboga, Hallstahammar, Köping, Surahammar och Västerås. I Köping är flextrafiken den enda stadstrafiken.

Kompletteringstrafik – tar resenären till den linjelagda kollektivtrafiken

Kompletteringstrafik är en kollektivtrafiklösning som erbjuds på platser där ordinarie linjelagd trafik saknas i närheten. Den fungerar som ett komplement till busstrafiken och utförs med taxi. Kompletteringstrafik kan användas av personer som är folkbokförda på en adress som ligger mer än 1 200 meter från närmaste linjelagda hållplats. Resan kan göras mellan folkbokföringsadressen och närmaste kommunhuvudort. Folkbokförda på någon av länets öar kan bli beviljade kompletteringstrafik mellan närmsta fastlandsbrygga och vald kommunhuvudort.

Kompletteringstrafiken är begränsad till vissa tider under helgfria vardagar och det finns ett maxtak på antal resor per vecka som en person kan göra. Resorna måste beställas i förväg.

Skolskjuts – tar elever till skolan, på flera olika sätt

För många barn och ungdomar är skolskjuts avgörande för att kunna ta sig till skolan. Kommunerna har ansvar för att besluta om och ordna skolskjuts till elever i grundskolan, vilket regleras i Skollagen (SFS 2010:800). När beslut om skolskjuts fattas, bedöms behovet utifrån faktorer som färdvägens längd, trafikförhållanden, eventuell

funktionsnedsättning hos eleven eller andra särskilda omständigheter. Beslutad skolskjuts anordnas genom antingen busskort i allmän kollektivtrafik, anpassad skolskjuts som körs med taxibilar eller upphandlad skolbuss.

Elever som går på gymnasiet har rätt till resor till och från skolan, vilket även det är ett myndighetsbeslut som tas av elevens hemkommun. Beviljade gymnasieresor kan ersättas med kontanta medel via elevens hemkommun eller med särskilt skolkort.

I Arboga, Kungsör, Köping, Norberg, Sala, Skinnskatteberg och Västerås har samordningen, planeringen och genomförandet av skolskjutsen helt eller delvis överlåtits till Region Västmanland. Från och med 2026 kommer även Hallstahammar och Surahammars skolskjuts att ingå i regionens uppdrag. Där det är möjligt ingår skolskjuts i den reguljära kollektivtrafiken. Utredningar pågår också för att utveckla fler lösningar och öka samordningen mellan olika trafikslag. Kollektivtrafikförvaltningen ansvarar dessutom för att administrera skolkort till de elever som beviljats detta enligt respektive kommuns beslut.

Kommersiell trafik – trafik som inte behöver finansieras av skattemedel

Kollektivtrafik som utförs på kommersiell grund är en viktig del av trafikutbudet som komplement till trafik under trafikplikt. I Västmanland är det framför allt SJ:s tågtrafik på Mälarbanan och Dalabanan som försörjer länets invånare med pendlings- och fritidsresande. Det finns också flera bussoperatörer som kör trafik mellan Västerås och destinationer som Stockholm, Arlanda och Oslo.

Förutsättningar och utmaningar

Tillgänglighet och kombinerat resande

Att kunna transportera sig är en grundläggande förutsättning för att människor ska kunna skapa sitt eget liv och kollektivtrafik är därför en viktig del av samhällsuppdraget. Kollektivtrafiken ska ge grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för alla. Resor ska kunna genomföras på ett tryggt, bekvämt och begripligt sätt för att viktiga målpunkter som arbete, utbildning, vård och service ska vara möjliga att nå.

Urbaniseringen har historiskt medfört att servicenivån på landsbygden minskat och att skillnaden mellan stad och glesbygd har vuxit. I Västmanland sker fortfarande viss urbanisering, särskilt till Västerås, men takten har minskat jämfört med tidigare år och idag har landsbygderna tack vare den digitala omställningen utökade möjligheter till nära service. Kollektivtrafiken är en viktig länk för att binda samman stad och landsbygd för att hela länet ska vara livskraftigt.

I den regionala systemanalysen beskrivs att service och tillgänglighet ska finnas inom rimliga avstånd i förhållande till där människor bor. Kollektivtrafiken ska bidra till god tillgänglighet i både landsbygd, tätort och nodstad. Den behöver vara attraktiv, tillförlitlig och väl integrerad med andra färdmedel för att möjliggöra resor. I landsbygder är kollektivtrafiken särskilt viktig för längre resor (30–60 min) för att nå sjukhus, gymnasier och regionala centra. I tätorter och nodstäder ska kollektivtrafiken vara lättillgänglig inom gång- och cykelavstånd, och erbjuda smidiga byten för regionala och storregionala resor. Den ska också stödja arbetsmarknadens behov och bidra till ett hållbart transportsystem.

Upplevelsen av sömlöst resande är en nyckel för att göra kollektivtrafiken attraktiv och tillgänglig för fler. Samordnade biljettprodukter och övergången mellan olika färdmedel måste fungera smidigt. Det bör även finnas möjlighet att ta med sig cykel inom kollektivtrafiken. En väl fungerande koppling mellan olika kollektivtrafikslag utan långa väntetider eller krångliga biljettsystem ökar både tillgängligheten och viljan att välja kollektivtrafik. Det innebär att tidtabeller behöver vara samordnade, att byten ska vara logiska och att infrastrukturen ska stödja snabba och trygga förflyttningar mellan olika trafikslag inklusive välfungerande och trygga pendelparkeringar för cyklar, bilar och andra fordon. För att uppnå detta krävs samverkan mellan trafikoperatörer och infrastrukturaktörer med smart planering och ett hela-resan perspektiv. Det ska vara en sammanhängande reseupplevelse för den som reser, där varje del av resan är en naturlig fortsättning på den föregående.

Digitalisering

Digitalisering är en avgörande omställningskraft för kollektivtrafikens framtid. Den förändrar hur människor planerar, genomför och upplever sina resor. Den förändrar också hur trafiken organiseras, hur samverkan sker med andra aktörer och hur samhällsuppdraget fullföljs. Digitalisering kan jämna ut förutsättningar mellan stad och landsbygd i och med tillgång till tjänster som är platsoberoende och som ger nya möjligheter till samordning av resandet. Digitalisering är ett sätt att skapa mer jämlika förutsättningar för resenärer i hela regionen genom att tillgängliggöra nya sätt att nå, boka, samordna och påverka mobilitetstjänster. Till exempel kan resenären via app eller webbplats få samma information, bokningsmöjligheter och betaltjänster oavsett var resenären befinner sig geografiskt. Anropsstyrd trafik, närtrafik och samåkningstjänster kan samordnas digitalt, vilket möjliggör bättre resursutnyttjande och fler tillgängliga avgångar i glesare områden. Digitala

gränssnitt som skyltar, appar eller chattbaserad kundtjänst kan ge samma servicenivå även där det inte finns ett fysiskt resecentrum.

Genom digitalisering kan mer individanpassade lösningar erbjudas. Digital utveckling behöver prioriteras strategiskt så att data används klokt och tekniken utformas för alla. Digitalisering är ett verktyg för att uppnå programmets mål om smart och användbar kollektivtrafik och en attraktiv region.

Region Västmanland, i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet, har en viktig uppgift i att driva på utvecklingen av branschens digitala ekosystem. Detta kan ske genom att ställa tydliga krav på standarder och öppna gränssnitt i upphandlingar i bred samverkan med andra regioner, nationella aktörer och samverkansorgan. Regionen kan också bidra aktivt genom att delta i nätverk och projekt som främjar öppenhet, transparens och digital samverkan inom kollektivtrafikens IT-infrastruktur. På så vis kan regionen påverka leverantörernas utvecklingsinriktning och säkerställa att resenärens upplevelse inte blir lidande till följd av inlåsta lösningar, teknisk fragmentering eller avsaknad av helhetsperspektiv.

Den digitala utvecklingen inom kollektivtrafiken behöver i högre grad än tidigare kopplas till frågor om informationssäkerhet, tillgänglighet och digital inkludering. Det är viktigt att den digitala infrastrukturen inte bara fokuserar på funktionalitet och innovation, utan också bygger tillit och säkrar likvärdig tillgång för alla resenärer. Det gäller bland annat:

- Skydd av persondata och robust informationssäkerhet för digitala trafik- och biljettsystem.
- Att alla digitala gränssnitt uppfyller krav på tillgänglighet enligt WCAG och god designpraxis.
- Att digitaliseringen inte skapar nya exkluderande trösklar utan ger alla grupper möjlighet att nyttja kollektivtrafiken, även de med låg digital vana eller utan tillgång till smart teknik.

Kris och beredskap

Sedan föregående trafikförsörjningsprogram antogs har både den säkerhetspolitiska kontexten ändrats liksom klimatets inverkan på infrastruktur och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är en grundläggande del av samhällets funktionalitet och den är avgörande för att säkerställa att samhällsviktiga funktioner fortgår så normalt som möjligt i händelse av kris, höjd beredskap eller ytterst krig. Alla samhällets aktörer inom krisberedskapssystemet har ett ansvar för sin verksamhet genom att förbereda och samverka med varandra för att kunna säkerställa en krishanteringsförmåga. Den krisberedskapen bygger på tre principer:

- Ansvar – den som ansvarar för en verksamhet i normalläge har samma ansvar vid kris.
- Likhet – organisationen ska vara så lik som möjligt i fred och kris.
- Närhet – kriser ska hanteras så nära händelsen som möjligt.

För kollektivtrafiken betyder det att ha en robusthet och motståndskraft i det egna uppdraget för att kunna upprätthålla persontransporter till arbetsplatser, skolor och andra samhällsfunktioner även när samhället stressas. Det innebär också att vara flexibel och kunna bidra med transporter vid exempelvis evakuering eller masskadehantering, liksom att stötta med utkörning av personal och fordon till skadeplatser.

Västmanland har ett strategiskt geografiskt läge. I det storregionala perspektivet är Mälarbanan, Svealandsbanan och Godsstråket avgörande infrastruktur för kritiska gods- och persontransporter. Deras

kapacitet och redundans har direkt påverkan på nationell handlingsfrihet i kris, vilket gör det extra viktigt att ingångna överenskommelser om infrastrukturinvesteringar fullföljs.

Under programperioden kommer en kris- och beredskapsplan att tas fram i samverkan med berörda aktörer och implementeras i Kollektivtrafikförvaltningens uppdrag. Genom planen ska förutsättningar för en robusthet och motståndskraft i kollektivtrafikuppdraget skapas som bidrar till samhällets funktionalitet även under svåra förhållanden.

Kompetensförsörjning

Västmanland har en lägre eftergymnasial utbildningsnivå jämfört med riksnittet men samtidigt ett varierat näringsliv med krav på hög kompetens. Många organisationer konkurrerar om arbetskraft både på storregional, nationell och global nivå. En välfungerande kollektivtrafik kan därför vara en konkurrensfördel för Västmanland. För personer i arbetsför ålder behöver det vara möjligt att ta sig till och från arbetet även utanför kontorstid så att skiftarbete möjliggörs.

Ur ett kompetensförsörjningsperspektiv är det också viktigt med fungerande pendling till och från utbildning. Det gäller särskilt i kommuner där gymnasieskola eller vuxenutbildning saknas. En tillgänglig och smidig kollektivtrafik främjar närvaro, minskar risken för studieavbrott och bidrar till att motverka utanförskap. För att kollektivtrafiken ska stödja utbildningsmöjligheter på bästa sätt behövs en god samverkan mellan kommun och region kring planeringen av kollektivtrafik som möjliggör transport till skolor och studier.

Delningsekonomi och tjänstebaserad ekonomi

Kollektivtrafiken är ett tydligt exempel på delningsekonomi, där resurser delas av många för att skapa effektivitet och tillgänglighet. Under lång tid var kollektivtrafiken relativt ensam om detta inom persontransporter, men under senare tid har nya delningslösningar utvecklats och fortsätter att utvecklas. Bilpooler, cykelpooler och elscootrar är några exempel på tjänster där användarna delar på fordon i stället för att äga dem själva.

Denna utveckling skapar nya möjligheter för att integrera olika transportformer i så kallade MaaS-tjänster (Mobility as a Service), där kollektivtrafiken utgör grunden. MaaS innebär att resenären via en digital plattform kan planera, boka och betala för hela sin resa oavsett om den sker med buss, tåg, bilpool eller elscooter. Genom att kombinera kollektivtrafik med andra delningstjänster kan mobiliteten bli både mer flexibel och hållbar.

Strategisk utveckling och framtidsinriktning

Pågående projekt

Mälarporten

I Västerås ska ett nytt resecentrum byggas med huvudsyfte att fungera som en effektiv bytesnod för alla trafikslag och skapa förutsättningar till en knutpunkt för lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik. En viktig satsning både för Västerås och länet. Bussterminalen kommer att få direkt tillgång 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 som tåg och bidra till effektivare resenärsflöden. Planeringen för utbyggnaden är långsiktig och förberedd för en andra etapp när resandet har ökat så mycket att behovet finns.

Idag finns Västerås bussdepå inom det område som projekt Mälarporten omfattar. Det är viktigt även i framtiden med en centralt placerad bussdepå för att minska framkörningskostnader och extra uppställningsplatser.

Nytt resecentrum Hallstahammar

Hallstahammars kommun planerar att bygga ett nytt resecentrum under programperioden i anslutning till Hallstahammars järnvägsstation. Det nya resecentrumet kommer att förenkla bytet mellan buss och tåg, samt stärka möjligheten till kombinationsresor genom nya pendlaparkeringar för cykel och bil. Det nya resecentrumet planeras också innehålla en vänthall. Resecentrum är en samfinansiering via länsplanen.

Västmanlands inriktning för storregional kollektivtrafik

Region Västmanland planerar att ta fram en handling under programperioden som ska visa inriktningen för storregional kollektivtrafik och vara vägledande i den långsiktiga planeringen av storregional kollektivtrafik. Den ska visa en gemensam inriktning kring infrastrukturprioriteringar och ska vara ett stöd i dialoger inom de samarbetsforum som Region Västmanland är aktiv inom samt i dialog med grannregioner och Trafikverket.

Utvecklad tågtrafik genom storregional samverkan

Utvecklingen av tågtrafiken i Mälardalen har under flera år drivits av länen i Mälardalen genom det gemensamma samverkansbolaget Mälardalstrafik. Under den aktuella programperioden fokuserar arbetet bland annat på att inleda ett nytt trafikavtal, leverans av nya fordon samt säkerställande av framtida depåkapacitet. I Tåg i Bergslagen har andra upplagan av ett långsiktigt program tagits fram för perioden 2025–2035. Syftet med programmet är att visa ägarregionernas resandebehov och att skapa en gemensam målbild av trafiken, med fokus på hållbar och robust trafikutveckling. Programmet pekar på behov av utökad trafik på sträckan Ludvika–Västerås där dessutom restiden behöver minskas för att göra sträckan attraktiv och ha en konkurrenskraftig restid mot bilen, inte minst med koppling till Finnsletten och Stockholm. Dessutom lyfts sträckan Ludvika–Stockholm fram som ett potentiellt framtida stråk som bör utredas vidare.

Genom storregional samverkan inom Mälardalsrådets En Bättre Sits (EBS) driver länet gemensamma prioriteringar för infrastrukturutveckling, där förbättrad kapacitet och punktlighet på Mälarbanan är centralt. Region Västmanland deltar även aktivt i det regional- och kommunalägda bolaget Oslo-Sthlm 2.55, som verkar för en snabbare och mer effektiv tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Ett utvecklat stråk mellan huvudstäderna, med dragning norr om Mälaren via Mälarbanan, har stor betydelse för såväl internationella

som regionala resor. Det stärker näringslivets konkurrenskraft, förbättrar kompetensförsörjningen och ger länets invånare bättre pendlingsmöjligheter.

Fyrspår TomtebodavKallhäll

För att öka kapaciteten och korta restider på Mälarbanan pågår en utbyggnad till fyrspår mellan Tomteboda och Kallhäll, men utbyggnaden har stött på omfattande förseningar genom Sundbyberg och Solna. Det innebär att de utlovade förbättringarna som ökad kapacitet, bättre punktlighet och kortare restider mellan Västerås och Stockholm skjuts ytterligare på framtiden. Enligt Trafikverket beräknas hela fyrspårsutbyggnaden vara klar först omkring 2042, vilket medför betydande negativa konsekvenser för hela Stockholm-Mälarregionen.

Behov av infrastruktur fram till 2050

Mälarbanan

Mälarbanan är prioriterad i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen framtiden inom ramen för En Bättre Sits, och utgör samtidigt en viktig del av den framtida järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo. Utbyggnaden av Mälarbanan stärker nyttan av Citybanan samtidigt som det samlade behovet från fjärrtrafiken, regionaltrafiken och pendeltågstrafiken kan mötas.

Systemanalysen lyfter behovet att utöka kapaciteten på sträckan Västerås-Stockholm. I ett kortare perspektiv finns behov av dubbelspårsutbyggnad på sträckan Kolbäck-Hovsta samt bangårdsombyggnad och ny bro över spår i samband med etableringen av nytt resecentrum vid Västerås C.

En viktig målsättning är att förkorta restiden med direkttåg mellan Stockholm och Västerås. På sikt är ambitionen att restiden ska vara max 40 minuter. Denna ambition förutsätter att infrastrukturen succesivt förbättras, särskilt genom färdigställande av fyrspår mellan Tomteboda och Kallhäll, vilket i sin tur ska möjliggöra minst 4 avgångar per timme.

Svealandsbanan

För Svealandsbanan är utbyggnaden av dubbelspår mellan Folkesta och Rekarne en huvudåtgärd för att hantera framtida trafikbehov. Dessutom finns behov av trimningsåtgärder på sträckan Arboga-Kungsör, samt kapacitetshöjande åtgärder vid Eskilstuna C. Därutöver behöver flera enkelspårsträckor succesivt byggas ut till dubbelspår. Tillsammans skapar dessa åtgärder ökad tillförlitlighet och möjliggör på sikt utökad tågtrafik mellan Eskilstuna, Kungsör och Arboga.

UVEN-stråket

UVEN är en tåglinje som förbinder Uppsala, Sala, Västerås, Eskilstuna, Norrköping och Linköping och är en viktig kopplingspunkt mot Dalarna. En prioriterad åtgärd på UVEN är ökad kapacitet på sträckan Folkesta-Rekarne, vilket även finns prioriterat inom ramen för den regionala systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen. Därutöver finns behov av att stärka robustheten i trafikutbudet mellan Sala och Eskilstuna. Ökad hastighet på sträckan Sala-Västerås-Eskilstuna eftersträvas och i Ransta är både etablering av samtidig infart och byggande av en andra plattform högt prioriterat. På sikt finns behov av ytterligare mötesspår. Även plankorsningen vid Kumla kyrkby behöver förbättras.

Enligt den åtgärdsvalstudie som Trafikverket har tagit fram är målbilden att restiden mellan Eskilstuna och Västerås successivt minskar från dagens cirka 34 minuter till omkring 30 minuter på befintlig sträckning. Detta förutsätter infrastrukturella åtgärder, exempelvis trimningsinsatser och borttagning av plankorsningar. Det kräver infrastrukturella åtgärder som exempelvis trimningsåtgärder och bortbyggda plankorsningar. På sträckan Sala-Uppsala, som utgör en del av 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 dock ytterligare utbyggnader av mötesspår.

Bergslagspendeln och Godsstråket

Målsättningen är att restiden mellan Fagersta och Västerås ska understiga 50 minuter, vilket förutsätter investeringar i infrastrukturen. I den regionala länsplanen har medel avsatts för att möjliggöra etablering av regelbunden och robust 30-minuterstrafik mellan Fagersta och Västerås. Det finns även behov av ytterligare åtgärder för förbättrade restider, bland annat utbyggnad av mötesspår Brattheden-Ramnäs och norr om Kolbäck. Även mindre åtgärder kan vara nödvändiga för att uppnå full effekt, och dessa kan i vissa fall behöva delfinansieras med regionala medel.

På längre sikt bör åtgärder identifieras för att ytterligare minska restiderna. I ett framtidsscenario reduceras restiden mellan Fagersta och Västerås till drygt 40 minuter, vilket samtidigt skulle ge Norberg och Skinnskatteberg en restid till Västerås på omkring en timme. För att nå dit krävs omfattande investeringar och sannolikt även ny sträckning på vissa delar av banan. I det långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen beskrivs sträckan Ludvika – Stockholm och omvänt som ett potentiellt värdefullt stråk, särskilt ur arbetspendlingsperspektivet. Med tanke på den växande arbetsmarknaden kring Finnslätten och dess betydelse för regional utveckling, bör stråkets potential och möjlighet till att upprätta en attraktiv kollektivtrafik analyseras noggrant i god tid som underlag för framtida beslut om trafikstart.

För både Bergslagspendeln och Godsstråket är en ombyggnad av Fagersta C av stor betydelse. Den skulle bidra till ökad kapacitet och en mer effektiv linjeföring.

Restid och robusthet styr beslut om nya tågstopp

Flera kommuner har lyft behov av nya tågstopp, bland annat i Valskog, Tillberga, Strömsholm och olika delar av Västerås. Varje nytt stopp innebär dock längre restid för befintliga resenärer och påverkar robustheten i systemet. Därför bör nya stationer endast övervägas om nyttan för fler resenärer överstiger den negativa påverkan.

Kapacitetsbegränsningar gör att stopp i Tillberga, Strömsholm och Västerås västra inte är aktuella i nuläget. Valskog bedöms också vara olämpligt på grund av störningskänslighet och ortens begränsade storlek.

En åtgärdsvalstudie för Finnslätten visar att en järnvägsstation inte är samhällsekonomiskt motiverad i dagsläget, främst på grund av osäkerhet kring områdets utveckling och framtida etableringar. Samtidigt kan förutsättningarna snabbt förändras. Med koppling mellan två av Sveriges snabbast växande industriområden tillsammans med att Mälarbanan och Bergslagspendeln är utbyggda finns potential till effektiva trafikeringsupplägg. I takt med att området utvecklas kan en station på Finnslätten bli en viktig del i ett robust och sammanhållet transportsystem, där Västerås roll som storregional nodstad förstärks. En sådan lösning skulle kunna ge positiva effekter ur ett bredare systemperspektiv. Frågan bör därför hållas levande i den fortsatta

planeringen, med hänsyn till järnvägssystemets nuvarande och framtida kapacitet, dess robusthet samt att tågtrafiken är en del av ett större regionalt system med flera läns behov och system.

Åtgärder i vägnätet

Generellt har de vägar som trafikeras av den regionala busstrafiken god standard, men både på det statliga, såväl som på det kommunala vägnätet, finns fortsatt behov av att investera i åtgärder som ökar framkomligheten och säkerheten.

Utifrån hela-resan perspektivet är det också viktigt att samverka kring utvecklingen av gång- och cykelvägnätet med dess koppling till kollektivtrafikens anläggningar liksom att minska antalet plankorsningar över järnväg.

Bytespunkter och hållplatser

Utbyggnad och tillgänglighetsanpassning av länets hållplatser görs succesivt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastrukturanläggningar, såsom hållplatser och stationer, har Trafikverket, regionen och kommunerna ett gemensamt ansvar. Trafikverket ansvarar för det statliga väg- och järnvägsnätet vilket innebär att de bär ansvaret för genomförande av åtgärder på infrastrukturen. Trafikverket äger även alla spårområden och plattformar längs järnvägarna vilket också gör att de står för underhåll av dessa.

Antalet hållplatser i länet är omfattande och prioritering för upprustning behöver göras utifrån de hållplatser som har störst potential för ökat resande. Generellt ska alla regionala linjer vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Alla mellanliggande hållplatser kan dock inte garanteras full tillgänglighet men det ska eftersträvas.

Kollektivtrafikförvaltningen har 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). Detta innebär att hållplatser har taktila plattor och kontrastmarkeringar samt en kantstenshöjd på 17 cm.

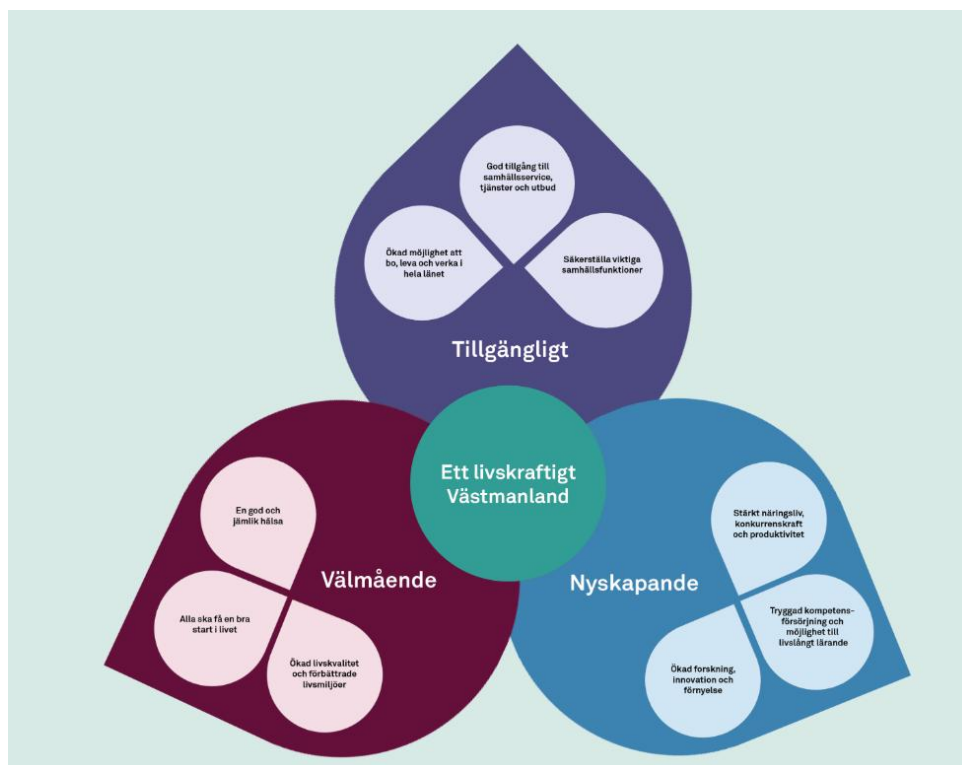
I länets tätorter sker kontinuerligt en översyn av hållplatsernas relevans i samverkan mellan Region Västmanland, kommunerna och Trafikverket. Syftet är att identifiera strategiska hållplatslägen som kan prioriteras och ges högre standard, exempelvis genom förbättrad tillgänglighet och realtidsinformation. Genom att minska antalet stopp i tätortstrafiken kan restider kortas, vilket bidrar till ökad effektivitet. Samtidigt krävs att trafikmiljön runt hållplatserna är säker och att tillgänglighetsbehoven vägs in i planeringen.

Mål för kollektivtrafiken

Trafikförsörjningsprogrammet utgår ifrån den regionala utvecklingsstrategins vision Tillsammans för ett livskraftigt Västmanland. RUS är utformad för att hantera både lokala och globala utmaningar såsom klimatförändringar, demografiska skiften och ökande behov av innovation och teknisk omställning. Den är framtagen i bred samverkan mellan Region Västmanland, kommuner och andra regionala och lokala nyckelaktörer för att säkerställa regional utveckling. RUS vision ska uppnås genom arbete inom tre målområden:

- Ett välmående Västmanland
- Ett tillgängligt Västmanland
- Ett nyskapande Västmanland

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



Figur 3. Visionsbild med målområden över den regionala utvecklingsstrategin 2030 med utblick mot 2050.

Trafikförsörjningsprogrammets mål

Trafikförsörjningsprogrammet ska omsätta de övergripande målen i RUS till konkreta åtgärder och prioriteringar inom kollektivtrafiken. Programmet ska verka för att det finns en väl fungerande kollektivtrafik genom att

hushålla med våra gemensamma resurser och fördela dessa efter behov för ett livskraftigt Västmanland. För att följa utvecklingen, om vi gör rätt saker för att nå det önskade läget, har trafikförsörjningsprogrammet tre målområden med sex mål som följs upp med hjälp av indikatorer som styr mot tidsatta målvärden. Viktigt att komma ihåg är att indikatorerna och målen bara mäter och visar en del av det arbete som görs för att utveckla och förbättra kollektivtrafiken i Västmanland och kringliggande län.

Trafikförsörjningsprogrammets tre målområden:

- Smart kollektivtrafik
- Användbar kollektivtrafik
- Attraktiv region

Smart kollektivtrafik

Med smart kollektivtrafik menas att trafiken ska vara effektiv och optimeras utifrån de resurser som tillförs. Det är att hushålla både med ekonomiska, ekologiska och sociala resurser för ett hållbart kollektivtrafiksystem nu och i framtiden. Exempel på konkreta mål för en smartare kollektivtrafik kan vara att öka kostnadstäckningsgraden och minska antalet tomkörda kilometer.

Användbar kollektivtrafik

Med användbar kollektivtrafik menas att den ska vara relevant utifrån medborgares och besökares behov. Kollektivtrafiken ska kunna vara ett självklart val för resor inom länet och över länsgränsen med god samordning mellan grannregionerna. Hela länet, både stad och landsbygd, ska ha tillgång till kollektivtrafik. Invånare och besökare ska kunna lita på trafiken, att den går som planerat och i tid. Den ska också vara enkel att förstå och använda. En framtida utmaning är att kompetensförsörja arbetsplatser och att möjliggöra utbildning i och utanför länet, då behöver regionen och kollektivtrafiken möta upp behovet genom god geografisk täckning och stärka kopplingar till viktiga målpunkter.

Attraktiv region

Målområdet attraktiv region syftar till kollektivtrafikens roll som verktyg för tillväxt och att hela länet är attraktivt och utvecklas. Det ska finnas goda förutsättningar för människor att verka, leva, bo och även besöka länet. Besöksnäringen kan bidra till regional utveckling med lokal stolthet, ökad attraktionskraft och hållbar tillväxt vilket i sin tur kan skapa sysselsättning. En attraktiv region kännetecknas av nöjda och trygga invånare och resenärer, där kollektivtrafiken skapar tillgänglighet, sammanhang och livskvalitet i vardagen.

Mål

Till trafikförsörjningsprogrammets tre målområden smart och användbar kollektivtrafik samt attraktiv region kopplas sex mål som ska vägleda i vilken mån länets kollektivtrafik utvecklas i önskad riktning:

- Effektiv kollektivtrafik
- Hållbar kollektivtrafik
- Robust kollektivtrafik
- God tillgänglighet
- Det ska vara enkelt, tryggt och bekvämt att resa med kollektivtrafiken
- Tillväxt

Målen följs upp med hjälp av indikatorer som jämförs mellan ett aktuellt nuläge och ett definierat målvärde.

Effektiv kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska vara kostnadseffektiv och utgå från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det kan mätas genom kostnadstäckningsgrad som visar relationen mellan intäkter och kostnader för trafiken. Ju större del av kostnaderna som täcks av andra intäkter än skattemedel, desto högre blir kostnadstäckningsgraden. Vid stora investeringar i trafiken kan kostnadstäckningsgraden påverkas negativt, men över tid ska den öka igen när investeringarna hämtas hem. Ett långsiktigt mål är att utjämna skillnaderna mellan skattefinansiering och övriga intäkter.

I trafikförsörjningsprogrammet kommer även andelen tomkörda kilometer att följas som indikator för en effektiv trafik. Genom att verka för att minska andelen tomkörda kilometer verkar vi för att sänka kostnaderna och minska utsläppen till luft och vatten vilket bidrar till både ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Hållbar kollektivtrafik

Utsläppen av skadliga ämnen till luft och vatten ska minska liksom att all allmän kollektivtrafik fortsatt ska utföras med fossilfria bränslen. Utsläppen av skadliga ämnen till luft och vatten följs upp genom ett föroreningsindex som utgörs av tre indikatorer; andel bussar med förbränningsmotor, mängd bortsliten däckmassa samt andelen av total volym kemikalieinköp under året av produkter med betänkligt innehåll. Hållbar trafik innebär också att det behöver finnas en mix av fossilfria bränsleslag för att tillgodose både miljö- och beredskapskrav. Under programperioden kommer en kris- och beredskapsplan att tas fram som ska tillgodose målet om hållbar trafik.

Robust kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken ska vara användbar och attraktiv behöver den uppfattas som pålitlig. Ett mått för att mäta det är regulariteten, det vill säga andelen utförd trafik av den planerade trafiken. Målet är att öka andelen utförda turer av antalet planerade turer. En användbar och attraktiv kollektivtrafik uppfattas också som punktlig. Punktlighet kommer därför att målsättas och följas upp under programperioden.

God tillgänglighet

God tillgänglighet är en viktig målsättning för kollektivtrafiken och ett omfattande begrepp. Under det här målet följs andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser upp med målet att dessa ska öka. Andelen tillgänglighetsanpassade fordon har uppnått 100 procent och ska fortsatt vara så. Geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik kommer också att följas. Där är målet att andelen av befolkningen som har tillgång till en hållplats för kollektivtrafik inom 1000 meter med minst en avgång i timmen på vardagar mellan kl 06 och 20 ska öka.

Det ska vara enkelt, tryggt och bekvämt att resa med kollektivtrafiken

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv behöver den upplevas som enkel och trygg att använda och vistas i. Under programperioden kommer andelen resenärer som upplever att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken att följas, liksom andelen resenärer som upplever att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken. Målsättningen är att öka andelen för dessa under programperioden. Incidentrapportering från trafikbolagen är också betydelsefull att följa för att ge ett bredare perspektiv på trygghetsfrågan.

Kollektivtrafikens attraktivitet kan också mätas genom hur nöjda invånarna och resenärerna är. År 2024 hade Västmanland de mest nöjda resenärerna utifrån Svensk kollektivtrafiks mätning med Kollektivtrafikbarometern.

Under kommande programperiod är ambitionen att fortsatt vara i topp och få ännu nöjdare invånare och resenärer.

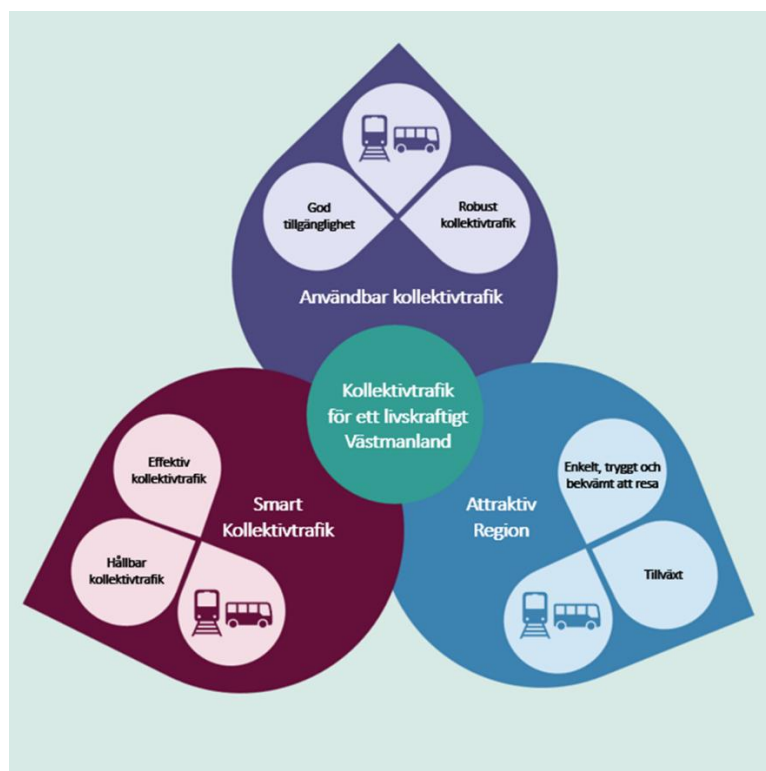
Tillväxt

Antal påstigande per invånare, andel som reser med bolaget minst 1 gång per månad samt marknadsandel av det motoriserade resandet är tre indikatorer som visar på kollektivtrafikens utveckling i länet vilka bidrar till regionens tillväxt och attraktivitet. Under programperioden är målsättningen att öka antalet resande liksom kollektivtrafikens marknadsandel.

Måluppföljning på andra sätt

Förutom genom uppföljningen av de utpekade målen Effektiv kollektivtrafik, Hållbar kollektivtrafik, Robust kollektivtrafik, God tillgänglighet, Det ska vara enkelt, tryggt och bekvämt att resa med kollektivtrafiken samt Tillväxt utvärderas och utvecklas kollektivtrafiken genom löpande samverkansmöten med bland annat funktionsrättsorganisationer, kommuner och trafikoperatörer. Syftet är att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas i enlighet med gällande lagstiftning och förordningar. Under kommande programperiod kommer också barn och ungas perspektiv att fångas genom en fördjupad undersökning av deras upplevelser och åsikter om kollektivtrafiken. Denna undersökning kompletterar den årliga skolskjutsenkäten som skickas ut till vårdnadshavare.

Trafikförsörjningsprogrammet följs även upp indirekt genom Kollektivtrafikförvaltningens och Region Västmanlands delårs- och årsrapportering.



Figur 4 visar Trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Så arbetar vi för måluppfyllelse

Arbetsfördelning och finansiering

För måluppfyllelse behövs samverkan mellan offentliga aktörer inom en rad olika områden. I Västmanland är kollektivtrafiken ett gemensamt ansvar där flera aktörer behöver bidra till finansiering av både trafik och infrastruktur. Arbetet ska ske långsiktigt och i takt med tillgängliga resurser. Investeringar ska bidra till en inkluderande trafikförsörjning och anpassas efter de resebehov som finns samt verka för att undanröja samhälleliga barriärer. Detta för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla.

I Västmanland är allmän kollektivtrafik skatteväxlad till viss del. Det innebär att via skatteintäkter till regionen finansieras Kollektivtrafikförvaltningens administration men däremot inte trafikkostnaderna. I samband med bildandet av den regionala kollektivtrafikmyndigheten år 2012 skatteväxlades 4 öre av 100 kr. Vid den här uppdelningen av ansvar är det särskilt viktigt med god samverkan och att resurser i så stor utsträckning som möjligt samordnas.

Länets kommuner, Trafikverket och enskilda väghållare ansvarar för den fysiska planeringen och infrastrukturen där de är väghållare. De ansvarar därmed för plattformar och mark vid hållplatser i vägnätet medan Region Västmanland ansvarar för skyltar, väderskydd och trafikinformation. Kommunerna och Trafikverket har även ansvar för gång- och cykelvägar till och från hållplatser där de är väghållare. Finansiering för åtgärder kring upprustning och utveckling av infrastrukturen ska avsättas i respektive aktörs investeringsbudget samt i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Satsningar på till exempel tillgänglighetsanpassning av hållplatser ska därför göras i samverkan mellan den som är väghållare och Region Västmanland. Vid större satsningar, som resecentrum och stationsnära områden, är det viktigt att Region Västmanland involveras tidigt i processen. Det ger möjlighet att förverkliga mål och ambitioner inom kollektivtrafiken.

Trafikverket har också ansvar för järnvägen och perrongerna samt ansvarar för genomförandet av länsplanen för regional transportinfrastruktur och den nationella planen. I regionala trafikförsörjningsprogrammet har flera viktiga åtgärder avseende infrastruktur lyfts fram vilka är frågor som drivs gemensamt inom Region Västmanland gentemot Trafikverket och även inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet. Finansiering sker via nationell plan eller länsplanen.

En viktig förutsättning för investeringar i kollektivtrafikåtgärder är att länet får del av statliga medel både genom regional och nationell plan. För att öka kapaciteten och utbudet krävs ytterligare resurser från både regionen och kommunerna, samtidigt som andelen biljettfinansiering behöver stärkas.

Parallellt med satsningar på utökad trafik behöver det säkerställas att resurser nyttjas så effektivt som möjligt. Löpande avtal och principer för finansiering måste utvärderas, utvecklas och förfinas.

Konkurrenskraftigt utbud

För måluppfyllelse krävs att kollektivtrafiken är relevant, det vill säga att kapaciteten anpassas dit efterfrågan finns och utbudsnivån styrs utifrån potentiellt resandeunderlag. 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 ha ett samlat utbud på minst timmestrafik under högtrafik som utgångspunkt. Under programperioden kommer ett utvecklingsarbete att genomföras för att fördjupa analysen

av betydelsefulla stråk och utredningsområden som har identifierats i Region Västmanlands målpunktsanalys 2024.

En utmaning är att en stor del 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, tillsammans med kommunerna, verka för åtgärder för att jämna ut resandetopparna.

För den regionala trafiken är satsningar på tågtrafik och påverkansarbete för infrastrukturåtgärder centralt för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och nå konkurrenskraftiga restider jämfört med andra transportslag. Även informationsinsatser är viktiga för att visa på fördelarna avseende komfort och möjlighet att nyttja restiden för arbete eller studier.

Med satsningar på snabba och effektiva resmöjligheter som utvecklad tågtrafik, rakare linjestreckningar och färre hållplatser i den regionala trafiken kan det innebära längre gångavstånd till hållplats varför det är viktigt att komplettera med yttäckande kollektivtrafik för att bibehålla och öka attraktiviteten, i synnerhet för resenärer som har nedsatt rörlighet.

Strategiska bytespunkter

Kollektivtrafiken binder samman länets kommunhuvudorter med varandra och med nodstäder liksom andra viktiga målpunkter utanför länet. Alla huvudorter har däremot inte direkt förbindelse med varandra eller en nodstad. Fortsatt utveckling av strategiska bytespunkter är därför mycket viktigt för hela-resan-perspektivet där det ska vara ett självklart val att resa kollektivt. Här nås måluppfyllelse genom samverkan mellan kommuner, regioner, Trafikverket och andra aktörer för att utveckla välfungerande infrastruktur.

Mobility management, information och marknadsföring

Tydlig och enkel information liksom marknadsföring och mobility management är viktigt för att få fler att resa kollektivt. Det handlar om allt från hur biljetter köps och hur trafikinformation kommuniceras, till hur lätt det är att nå och använda fordon, hållplatser och stationer och byta mellan färdstätt. Såväl före som under resan ska det finnas tydlig och relevant information. Det ska vara enkelt även för resenärer som är ovana eller sällan använder kollektivtrafik. Det ska vara enkelt att förstå vilket utbud som finns, vad resan kostar och hur biljett köps. Det ska vara enkelt att förstå när och hur en resa kan genomföras. Tröskeln för nya resenärer ska vara så låg som möjligt och befintliga resenärer så nöjda att de fortsätter att resa med kollektivtrafiken.

Mobility management

Mobility management (MM) är en metod och möjliggörare för att locka nya resenärer till kollektivtrafiken. Till skillnad från investeringar i infrastruktur bygger mobility management på "mjuka åtgärder" som information, kampanjer, nudging och reseplaner. Förändring väcker ofta känslor och motstånd. Mobility management handlar om att påverka människors tankesätt till ändrade attityder och beteenden. I kombination med Mobility as a Service (MaaS), som innebär att digitalt integrera olika transportslag i en och samma plattform, kan resandet bli mer resurseffektivt samtidigt som trängseln i trafiken minskar.

Informationskanaler

Information ska ges i flera format. Dels visuellt genom skyltar och skärmar, dels auditivt genom utrop, dels digitalt via appar och webbsidor. Information ska gå att ta del av med hjälpmedel såsom skärmläsare, punktskrift och talande gränssnitt. Skärmar och skyltar ska placeras på rätt höjd och med kontrast så att personer med funktionsnedsättningar kan ta del av informationen. Informationen ska vara begriplig och med det menas att den ska vara på lätt svenska och kompletteras med symboler och piktogram. Den ska vara förutsägbar och konsekvent i navigation och presentation och ges i realtid. Digital information ska följa Webbtillgänglighetsdirektivet (WCAG 2.1 nivå AA).

Marknadsföring

Marknadsföringsinsatser är viktiga för att öka resandet med kollektivtrafik. Riktade marknadsföringsinsatser bör i första hand ske för linjer eller områden där det finns potential att öka resandet inom befintlig kapacitet.

Pris och produkt

Upplevelsen av biljettprodukter och deras pris är betydelsefullt för hur tillgänglig kollektivtrafiken upplevs. När biljettprodukterna är tydliga ökar det möjligheten för människor att resa på ett sätt som passar deras livssituation. Ett enkelt och transparent biljettsystem sänker trösklarna för att förstå och använda trafiken, vilket är särskilt viktigt för nya resenärer eller personer med språkliga eller kognitiva utmaningar. Genom att erbjuda prisvärda och inkluderande biljettprodukter kan kollektivtrafiken bli ett tillgängligt alternativ för alla invånare och besökare. Region Västmanlands fokus ska vara att förenkla och förtydliga biljettprodukterna. Det ska också vara att prissätta biljettprodukterna på så sätt att de upplevs som rimliga och prisvärda av resenärerna samtidigt som de genererar intäkter.

Trygghet i och runt kollektivtrafiken

För att attrahera nya resenärer och behålla befintliga behöver kollektivtrafikens miljöer uppfattas som inbjudande och trygga. Att känna sig fri från rädsla och risk för fara är en rättighet för alla människor och en förutsättning för det moderna samhället. I en hållbar stad garanteras varje person en plats att leva, bo och verka på fri från fara och rädsla. Upplevelsen av trygghet främjar och uppmuntrar rörlighet, som är grundläggande för individens livskvalitet och samhällets utveckling.

Ingen resenär ska välja bort att resa med kollektivtrafiken som följd av otrygghet. Kollektivtrafikförvaltningen arbetar tillsammans med olika aktörer såsom kommuner (som har ansvar för samordningen av det brottsförebyggande arbetet i kommunen), trafikoperatörer, Trafikverket och andra organisationer för att miljön i och omkring kollektivtrafiken ska upplevas så trygg som möjligt.

Personal i och kring kollektivtrafiken fyller en viktig funktion som informationsgivare, men också som trygghetsskapare och deras bemötande spelar en viktig roll för att resenärer ska få en positiv upplevelse.

Behålla barn och unga i kollektivtrafiken

Unga personer reser mer med kollektivtrafik än andra, med en marknadsandel på hela 50% i åldersgruppen 15–25 år enligt Kollektivtrafikbarometerns undersökning om ungas resande med rapportunderlag på år 2024. Resefrekvensen är högst bland 15–18 åringar. 70% av de unga anser att det är viktigt att resa kollektivt ur ett

miljöperspektiv men är mindre nöjda med kollektivtrafiken än andra. Och barn upplever en större otrygghet än andra när de reser själva i kollektivtrafiken. När unga fyller 18 år och får möjlighet att ta körkort öppnas en ny värld av mobilitet och många väljer bort kollektivtrafiken. Det är betydelsefullt att följa upp varför ungdomar är mindre nöjda än andra liksom barns upplevelse av trygghet för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ även efter 18-årsdagen.

Fritidsresor blir allt viktigare

Idag utgör arbets- och studieresor den största delen av kollektivtrafikresandet, medan vardagliga fritidsresor står för ungefär en tredjedel av bilresorna (enligt rapporten *Everyday leisure travel* från Lunds universitet). Längre fritidsresor står för en större andel av resta kilometer med kollektivtrafik. I analysen av olika gruppers fritidsresande framgår att andelen som genomför fritidsresor med bil ökar med stigande ålder. I takt med att befolkningen blir äldre behöver därför kollektivtrafiken vara lyhörd för den äldre resenärsgruppens behov för att fortsatt vara ett attraktivt och tillgängligt alternativ.

Kollektivtrafikens miljöpåverkan

Kollektivtrafik och särskilt tågtrafik är det mest energieffektiva transportslaget för att transportera större volymer resenärer. Kollektivtrafiken är också yteffektiv och bidrar till att minska trängseln i stadsmiljön.

I Västmanland körs idag all allmän kollektivtrafik med fossilfria bränslen. Bussflottan består av el- och biogasbussar. Mixen av bränslesorter stärker robustheten i kollektivtrafiken vilket är viktigt när omvärldsläget snabbt kan förändras och klimatförändringarna stressar samhället och dess infrastruktur.

Utsläpp av skadliga ämnen till luft och vatten genom exempelvis däckslitage, kemikalieanvändning i tvättar och utsläpp av mikroplaster behöver minskas och kommer att följs upp under programperioden.

Kommuner bidrar till måluppfyllelse

Kollektivtrafiken i Västmanland är ett gemensamt åtagande mellan kommun och region såväl utifrån ett gemensamt finansieringsansvar för kollektivtrafiken som utifrån kommunernas ansvar för samhällsplanering. Samtidigt är länets förutsättningar olika, vilket innebär att påverkan för måluppfyllelse skiljer sig åt mellan kommunerna i länet. Oavsett vilka förutsättningarna är så är kommunernas roll avgörande för en väl fungerande kollektivtrafik. Även om regionen ansvarar för planering och drift så är kommunerna viktiga för lokala behov, resmönster och utvecklingsplaner. Genom att samverka med regionen kan kommunerna bidra med viktig lokal kunskap som stärker kollektivtrafikens träffsäkerhet.

Kommunerna ansvarar också för stora delar av den fysiska miljön där kollektivtrafiken verkar. Det handlar om placering och utformning av hållplatser, gång- och cykelvägar, trafiklösningar och bostadsplanering – faktorer som direkt påverkar hur attraktiv och tillgänglig kollektivtrafiken upplevs. Dessutom spelar kommunerna en nyckelroll i att samordna kollektivtrafiken med annan samhällsservice, såsom skolor, vårdcentraler och arbetsplatser, vilket kan öka det kollektiva resandet. I en icke skatteväxlad region som Västmanland krävs därför ett starkt partnerskap mellan kommunerna och regionen.

Markanvändning och bebyggelsestruktur har stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft. En spridd bebyggelse ger sämre förutsättningar för användning av kollektivtrafik. Förtätning i redan existerande

kollektivtrafikstråk kan i stället ge förutsättningar för utökad trafik och därmed ökad användning. Vid planering av nya områden för bostäder eller verksamheter behöver kollektivtrafikens funktion vara med i ett tidigt skede.

Köping, Arboga och Kungsör

De tre kommunhuvudorterna Köping, Arboga och Kungsör har ett strategiskt läge i Västra Mälardalen med kollektivtrafikförbindelser till de närliggande nodstäderna Eskilstuna, Västerås och Örebro. Kommunerna har dessutom en stark pendlingsrelation mellan sig, och Köping har även en stark relation med Hallstahammar.

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 Kungsör pågår arbete med att ta fram en ny översiktsplan för kommunen med målhorisont år 2050. I Arboga sker en expansion av befintliga arbetsplatsområden och kommunen utreder tillsammans med regionen hur de inomkommunala anropsryda linjerna kan utvecklas. I Arboga kommer även en tillgänglighetsanpassning av hållplatser på Arboga resecentrum att göras.

Sala

Sala har goda förutsättningar att öka marknadsandelen mot såväl Västerås som Uppsala län utifrån geografiskt läge och befintlig infrastruktur. Sala har ett starkt utbud av inomkommunal trafik i kommunen vilket möjliggör ett högt resande med kollektivtrafik även på landsbygden. Goda anslutningar till UVEN är särskilt viktigt. Sala är även en viktig ort för arbetspendling.

Hallstahammar och Surahammar

Både Hallstahammar och Surahammar har ett stort intresse av att stärka kollektivtrafiken till sina inomkommunala stora arbetsplatsområden. Intill Hallstahammar järnvägsstation planeras ett nytt resecentrum att byggas, vilket ska knyta ihop buss- och tågtrafik på ett bättre sätt än idag. Även Kolbäck har goda förutsättningar att utvecklas som bostadsort genom goda förbindelser till stora arbetsmarknader. Tätorten Hallstahammar saknar idag direkta förbindelser med Köping vilket på sikt bör utvecklas.

Surahammar 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. Arbetspendling mellan kommunen och Västerås är prioriterat.

Hallstahammar och Surahammar har fram till hösten 2026 upphandlat delar av sin allmänna kollektivtrafik på egen hand som en del av ett samordnat trafikupplägg med skolskjuts och färdtjänst. Från och med hösten 2026 har kommunerna överlämnat uppdraget till regionen och Kollektivtrafikförvaltningen. Inför övertagandet av respektive kommuns kollektivtrafik genomförs utredningar för att säkerställa en effektiv trafik, både utifrån det tidigare utbudet samt i samspel med den kollektivtrafik Kollektivtrafikförvaltningen ansvarar över sedan tidigare.

Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg

Fagersta är en betydelsefull inpendlingsort. God tillgänglighet mellan stationsområdena och de stora arbetsplatsområdena är viktigt. Fagersta utvecklar området kring stationen Fagersta Norra medan Trafikverket planerar för att bygga om Fagersta central. Fagersta är också en viktig bytespunkt för omstigning från Norberg och Skinnskatteberg för vidare pendling till södra Dalarna och andra målpunkter inom och utanför länet.

Norberg har förutsättningar att utvecklas med förbättrade pendlingsmöjligheter, inte minst mot Västerås. Minskad restid och goda anslutningar till Bergslagspendeln är betydelsefullt för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv.

Skinnskatteberg har precis som Norberg förutsättningar att förbättra pendlingsmöjligheterna mot Västerås. Minskad restid och goda anslutningar till Bergslagspendeln är en viktig aspekt för att öka attraktionskraften för att resa kollektivt till och från kommunen.

Västerås

Västerås är en mål- och bytespunkt för människor både inom och utanför länet. Befolkningsökningen plus det ökade resandet till och genom nodstaden Västerås ställer krav på en kapacitetsstark kollektivtrafik med hög framkomlighet både för kommunens, angränsande kommuners och hela länets tillväxt. Under programperioden ska området Mälarporten utvecklas och ett nytt resecentrum byggas, vilket ska öka framkomligheten och kapaciteten både för den inomkommunala och regionala busstrafiken liksom för gång- och cykeltrafikanter med direkta anslutningar till tågtrafiken. Ambitionen är att under programperioden tydliggöra samverkan mellan det regionala trafiksystemet och stadstrafiksystemet.

Västerås stad har under år 2025 drivit tio kollektivtrafikutredningar med syfte att utveckla och förbättra kollektivtrafiken i kommunen. Utredningarna gäller kapacitetsstark kollektivtrafik (BRT), en yttre ringlinje, shuttle bus Finnslätten, förändringar på befintliga linjer, handlingsplan för framkomlighet, kollektivtrafikförsörjning för Dingtuna, förlängning av linje 7, avgiftsfri kollektivtrafik, sänkta taxor för barn och unga samt växla skolskjuts mot allmän kollektivtrafik. Flextrafiken anses också som en viktig del av den allmänna kollektivtrafiken och en översyn görs i samarbete mellan regionen och kommunen för att göra flextrafiken mer tillgänglig för fler. Satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik är ett centralt och viktigt åtagande för kommunen.

En innovativ region

Västmanland har goda förutsättningar för att lägga sig i framkant när det gäller nya innovativa lösningar. Länet är centrum för flera av landets och världens ledande högteknologiska företag vilka också samverkar med Mälardalens universitet i Västerås. Nya digitala plattformar, AI-baserad ruttoptimering och självkörande fordon kan vara sätt att utveckla och effektivisera kollektivtrafiken. Västmanland har goda förutsättningar för att bli testarena för framtidens mobilitet, där autonoma fordon och flexibla transporttjänster kan provas i samverkan med forskningsinstitut, näringsliv och trafikutövare. Innovation handlar också om att utveckla biljettprodukter som är enkla och anpassade efter olika resenärers behov, till exempel dynamisk prissättning och nationella biljettprodukter.

Konkurrensneutralt tillträde till anläggningar

Tillträde till och fördelningen av kapacitet till länets resecentrum och hållplatser ska ske konkurrensneutralt och anpassas efter behov. Särskilt viktigt är dialog och samverkan där det kan uppstå kapacitetsbrist i infrastrukturen. I Västmanland är det framför allt Västerås Resecentrum som har kapacitetsbrist och i samband med ombyggnationen som ska starta under programperioden är det särskilt viktigt att säkerställa att det nya området hanterar dagens brister och tar höjd för ökat resande. Under byggnationsperioden kommer det att bli en utmaning med provisoriska lösningar för fördelning av kapacitet.

Samråd

Samrådsforum	Tidpunkt
Dialog gymnasieungdomar Hållbart Västerås	Februari 2025
Länsdelssamråd	April 2025
Dialogforum Funktionsrätt Västmanland	Maj 2025
Dialogforum pensionärer	Maj 2025
Näringslivschefs nätverket	Maj 2025
Brukarråd Kollektivtrafikförvaltningen	Maj 2025
Invånardialog Surahammar	Maj 2025
Invånardialog Sala	Maj 2025
Invånardialog Skinnskatteberg	Maj 2025
Invånardialog Köping	Maj 2025
Invånardialog Västerås	Juni 2025
Invånardialog Arboga	Juni 2025
TIM-pendlarna och resenärerna	Augusti 2025
Samråd Västerås stad	Augusti 2025
Invånardialog Hallstahammar	Augusti 2025
Invånardialog Norberg	Augusti 2025
Invånardialog Fagersta	September 2025
Invånardialog Teams	September 2025
Kollektivtrafikdagen	Oktober 2025

Källor, lagar och förordningar

Källor

Karlstads universitet - *Tolkning av barnkonventionen inom kollektivtrafikmyndigheter i Sverige 2024*

Kollektivtrafikens avtalskommitté - *En vägledning för att utveckla hållbara affärsmodeller inom kollektivtrafiken*

Lunds universitet - *Everyday leisure travel, 2025*

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

Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik K2 - *Kollektivtrafik som medel för hållbara städer och regioner 2024*

Region Västmanland

- *Hållbarhetspolicy och riktlinje för Region Västmanlands hållbarhetsarbete*
- *Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037*
- *Målpunktsanalys 2024*
- *Nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken 2024*
- *Regional systemanalys för Västmanland 2024*
- *Regional utvecklingsstrategi 2030 med utblick 2050 – Tillsammans för ett livskraftigt Västmanland*
- *Skolskjutsenkäten läsåret 2024/2025*
- *Trafikbokslut 2024*
- *Trygg och säker resa i kollektivtrafiken – nulägesbeskrivning 2024*
- *Ungdomars röster om välmående i Västmanland 2023*
- *Utformning av busshållplatser och infrastruktur för busstrafik*

Svensk Kollektivtrafik

- *Kollektivtrafikbarometern 2024*
- *Temarapport – kollektivtrafikbarometern ungas resande 2024*

Trafikanalys - *Rapporterade data för linjetrafik år 2019–2024*

Västmanlands kommuner - *Kommunala översiktsplaner*

Lagar och förordningar

Avgiftsföreskrifter TSFS 2016:105

Diskrimineringslag (2008:567)

Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (EKMR)

Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. Senast ändrad genom Ändringsförordning (EU/2016/2338)

Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (CRPD)

Förordning (2011:1126) om kollektivtrafik

Förordning (2014:1463) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar

Förordning (2015:957) om tillsyn över transportörers informationsskyldighet enligt lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Förordning (2023:676) om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet

Förordning SFS 2023:267 om ändring i förordningen (2014:1463) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar

Lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik

Lag (1997:735) om riksfärdtjänst

Lag (1997:736) om färdtjänst

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Lag (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar (SFS 2014:1344)

Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter

Lag (2023:254) om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet

Myndigheten för delaktighets riktlinjer

Regeringens proposition 2009/10:200 ny kollektivtrafiklag

Regeringsbeslut Ju2014/7024/L3 från 2015-02-05

Skollag (2010:800) - reglerar frågan om skolskjuts

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation

TSFS 2012:72 Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation