



# Nulägesbild - Kollektivtrafik i Västmanland

Kunskapsunderlag för Västmanlands  
Trafikförsörjningsprogram

*2020-08-27*

## Förord

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

Framtagandet av TFP är en del av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och rekommenderas uppdateras en gång per mandatperiod. Tidigare versioner av Västmanlands TFP har beslutats av dåvarande landstingsfullmäktige 2012 respektive 2015.

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>Befolkning och pendling .....</b>	<b>4</b>
Befolkning .....	4
Pendling.....	4
Befolkning och pendling per kommun .....	5
<b>Kollektivtrafik i Västmanland .....</b>	<b>10</b>
Kollektivtrafikens organisation, finansiering och samverkan.....	10
Kollektivtrafikens struktur.....	12
Resande och resmönster .....	14
Tågtrafik.....	15
Regional Busstrafik .....	18
Inomkommunal kollektivtrafik.....	26
Övrig kollektivtrafik.....	30
Trafikens kvalitet .....	33
<b>Framtida utveckling .....</b>	<b>35</b>
Befintliga planer & projekt med påverkan .....	35

## Inledning

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

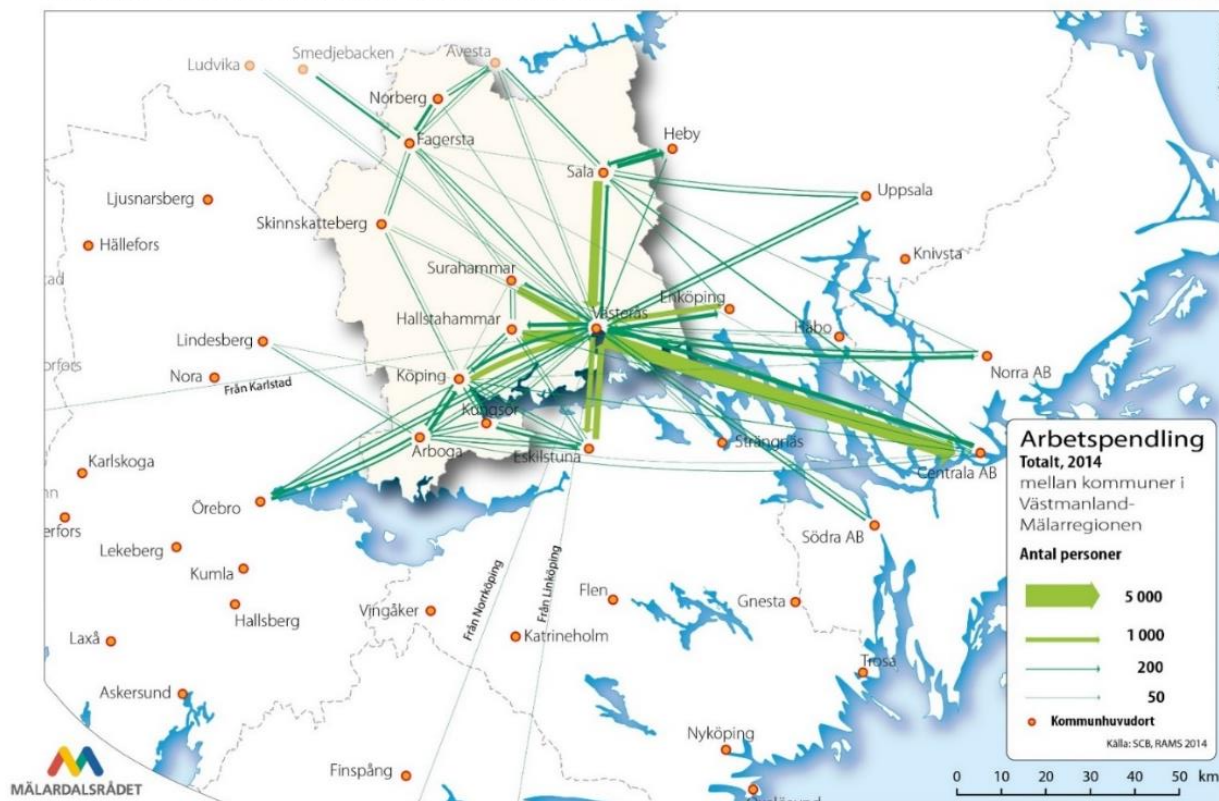
Länets läge speglar också väl Västmanlands struktur där flera av länets kommuner näringsliv domineras av få nationellt viktiga aktörer samtidigt som pendlingsrörligheten ökar, framförallt till och från länet. Pendlingsmönstret i länet är tydligt knyttat till Västerås och i allt större utsträckning mot Stockholms län. Betydelsefulla lokala arbetsmarknadsområden finns i norra länet och sydvästra delen av länet med Fagersta respektive

Köping som nav. Länet gynnas av närhet till arbetsmarknader i viktiga nodstäder som Uppsala, Örebro och Eskilstuna. Arbetsmarknaden knyts särskilt i allt större utsträckning ihop med Stockholms län med vilket arbetspendlingsutbytet ökar för varje år. Storregional samverkan med omgivande regioner blir en naturlig förutsättning för länets tillväxt.

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

### ARBETSPENDLING 2014 VÄSTMANLANDS LÄN

TOTALT



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

## Befolkning och pendling

### Befolkning

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

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

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

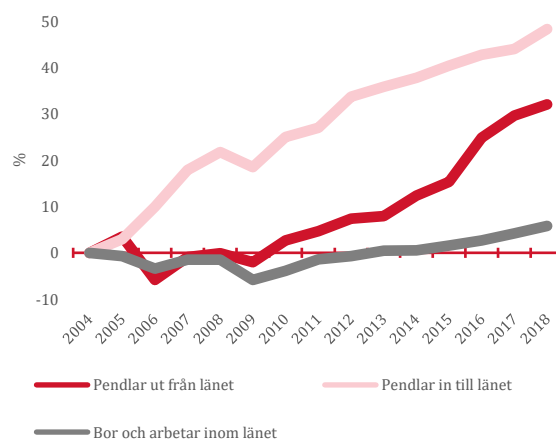
Kommun/Region	Antal		Förändring 2018–2019	
	2018	2019	Antal	Procent
Arboga	14 138	14 089	-51	-0,4
Fagersta	13 464	13 391	-73	-0,5
Hallstahammar	16 186	16 346	160	1
Kungsör	8 667	8 675	8	0,1
Köping	26 268	26 214	-54	-0,2
Norberg	5 795	5 690	-105	-1,8
Sala	22 816	22 894	78	0,3
Skinnskatteberg	4 429	4 393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

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

### Pendling

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

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



Figur 2 Procentuell utveckling pendling in, ut och inom länet

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

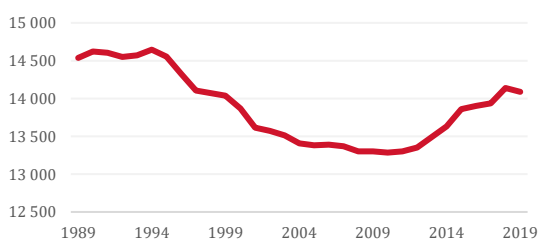
Tabell 2 Arbetspendling Västmanlands län (SCB 2015-2017)

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

## Befolkning och pendling per kommun

### Arboga kommun

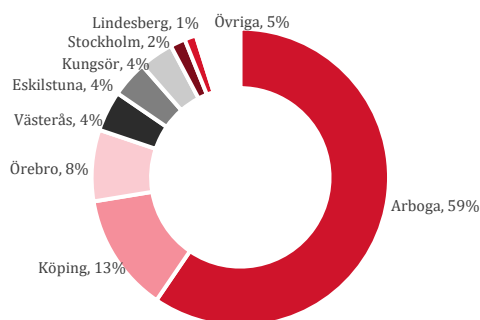
Arboga är länets femte största kommun med 14 087 invånare (SCB 2020). Centralorten Arboga har ett strategiskt läge där E20 och E18 samt Svealands- och Mäljarbanan möts vilket ger goda kommunikationer. Förutom kommunhuvudorten med knappt 11 000 invånare finns de mindre tätorterna Götlunda och Medåker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



Figur 3 Befolkningsutveckling Arboga kommun (SCB 2020)

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

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

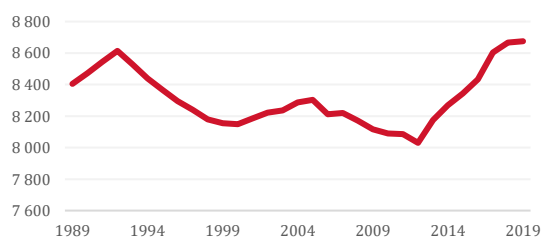


Figur 4 Arbetskommun för nattbefolkning Arboga kommun (SCB 2018)

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

### Kungsörs kommun

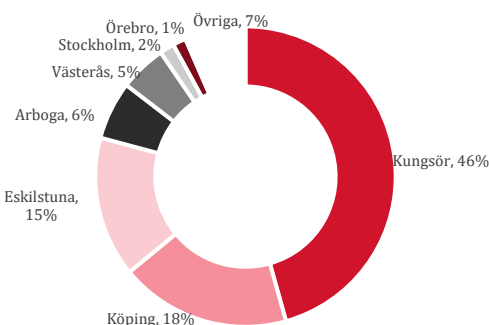
Kungsörs kommun är länets tredje minsta kommun med knappt 8 675 invånare (SCB 2019). Kommunen har relativt goda kommunikationer som följd av dess lokalisering vid E20, riksväg 56 och Svealandsbanan. Vilket ger bra förbindelser mot Eskilstuna, Köping, Arboga och Örebro men något sämre förutsättningar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



Figur 5 Befolkningsutveckling Kungsörs kommun (SCB 2020)

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

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

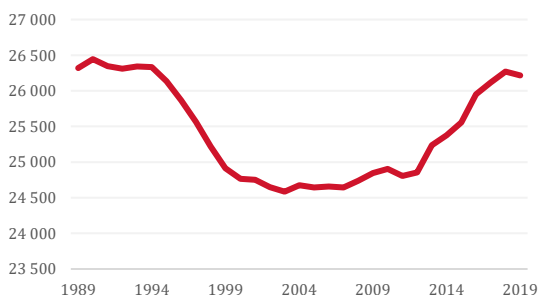


Figur 6 Arbetskommun för nattbefolkning Kungsörs kommun (SCB 2018)

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

### Köpings kommun

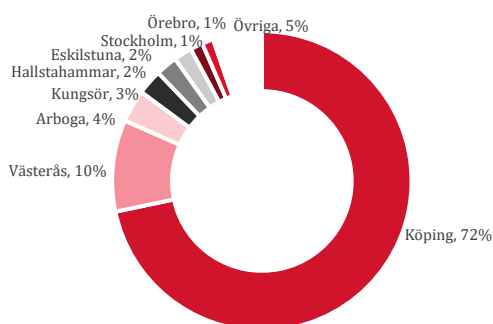
Köpings kommun är länets näst största med 26 214 invånare. (SCB 2019). Centralorten Köping är strategiskt lokaliserad utefter E18 och Mäljarbanan vilket ger goda kommunikationer mot Västerås, Stockholm samt Arboga och Örebro. I kommunen finns även den större tätorten Kolsva med nästan 2 500 invånare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



Figur 7 Befolkningsutveckling Köpings kommun (SCB 2020)

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

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

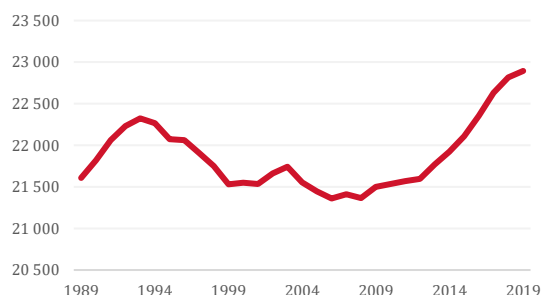


Figur 8 Arbetskommun för nattbefolkning Köpings kommun (SCB 2018)

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

### Sala kommun

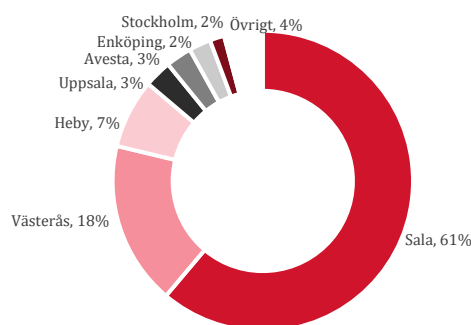
Sala kommun är länets tredje största kommun med 22 894 invånare (SCB 2019). Sala har goda kommunikationer såväl norrut mot Dalarna och söderut mot Västerås och österut mot Uppsala. Kommunen är till ytan länets största med utspridd landsbygd och flera mindre tätorter. Totalt finns inom kommunen, utöver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



Figur 9 Befolkningsutveckling Sala kommun (SCB 2020)

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

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

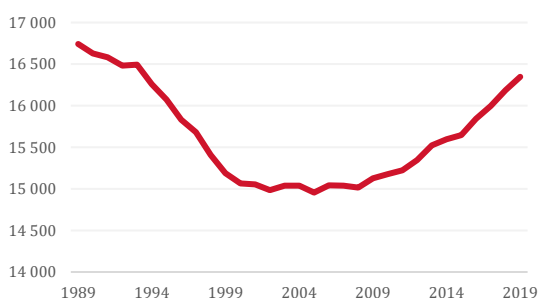


Figur 10 Arbetskommun för nattbefolkning Sala kommun (SCB 2018)

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

### Hallstahammars kommun

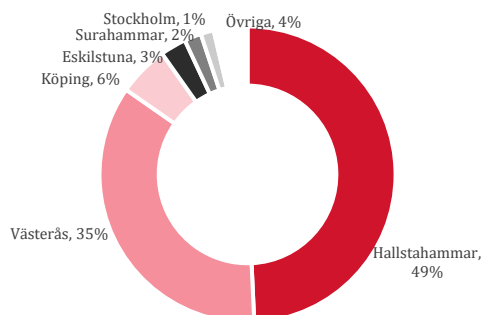
Hallstahammars kommun är länets fjärde största med 16 346 invånare (SCB 2019). Kommunen delas av E18 i en nord och sydlig del. Drygt 11 000 bor i centralorten (inklusive tätorterna Näs och Lustigkulla) medan drygt 3 000 bor i tätorterna söder om E18 (Kolbäck 2 051, Strömsholm 691 och Sörstafors 272).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



Figur 11 Befolkningsutveckling Hallstahammars kommun (SCB 2020)

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

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



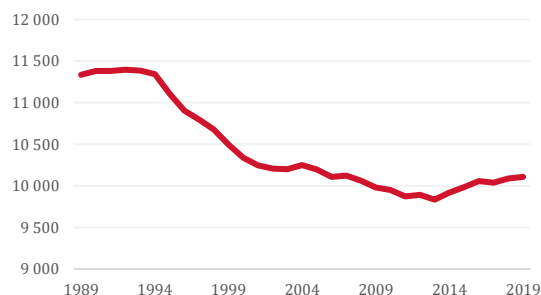
Figur 12 Arbetskommun för nattbefolkning Hallstahammars kommun (SCB 2018)

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

### Surahammars kommun

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

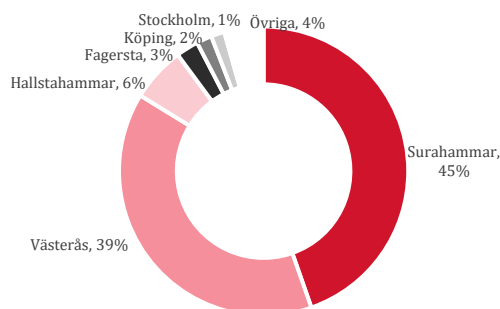
Befolkningsstrukturen är koncentrerad utefter Kolbäcksåån, riksväg 66 och Bergslagspendeln.



Figur 13 Befolkningsutveckling Surahammars kommun (SCB 2020)

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

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

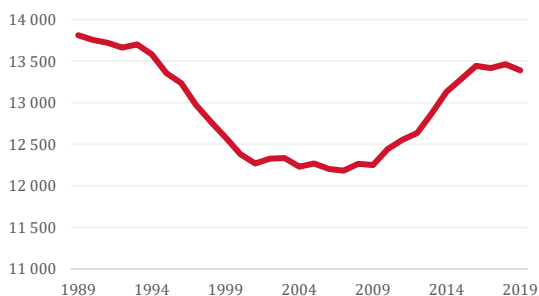


Figur 14 Arbetskommun för nattbefolkning Surahammars kommun (SCB 2018)

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

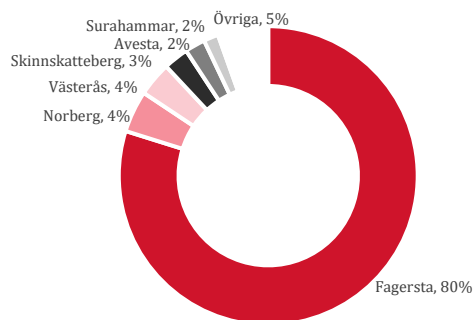
### Fagersta kommun

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



Figur 15 Befolkningsutveckling Fagersta kommun (SCB 2020)

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

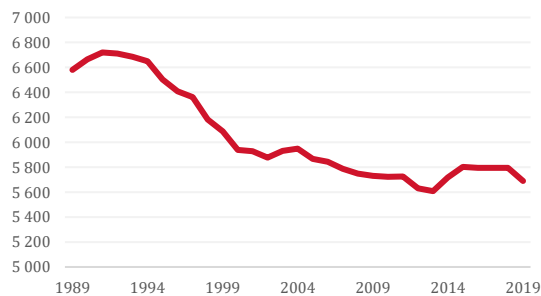


Figur 16 Arbetskommun för nattbefolkning Fagersta kommun (SCB 2018)

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

### Norbergs kommun

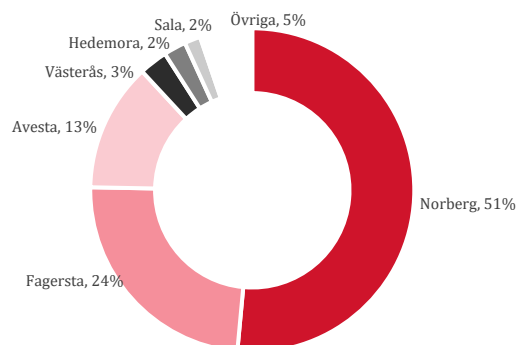
Norberg är länets näst minsta kommun med 5 690 invånare (SCB 2019) varav huvuddelen, 4 543 bor i centralorten som också är kommunens enda tätort. Kommunen korsas av riksvägarna 68 och 69 mot Fagersta, Avesta samt Hedemora. Godsstråket genom Bergslagen har stationsuppehåll i småorten Karbenning ett par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



Figur 17 Befolkningsutveckling Norbergs kommun (SCB 2020)

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

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



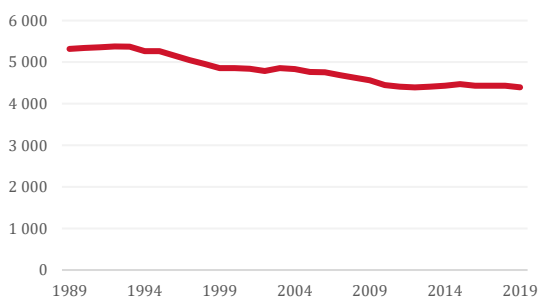
Figur 18 Arbetskommun för nattbefolkning Norbergs kommun (SCB 2018)

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



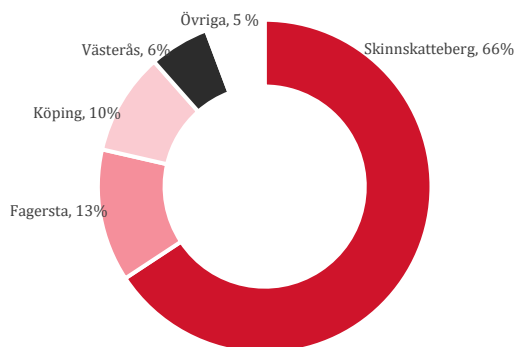
### Skinnskattebergs kommun

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



Figur 19 Befolkningsutveckling Skinnskattebergs kommun (SCB 2020)

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



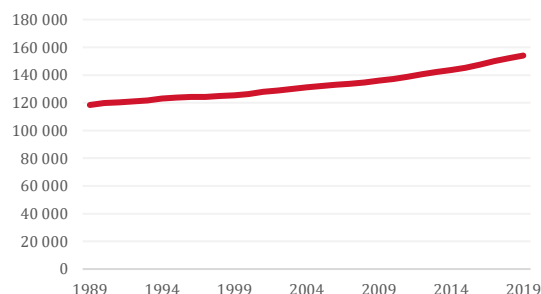
Figur 20 Arbetskommun för nattbefolkning Skinnskattebergs kommun (SCB 2018)

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

### Västerås Stad

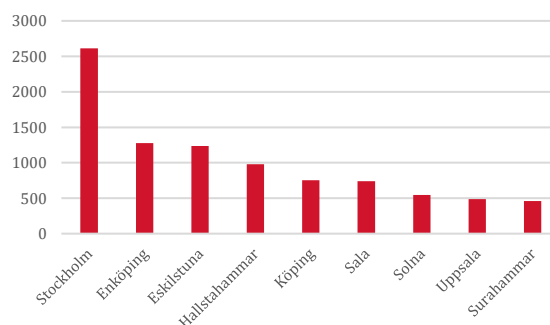
Västerås stad är länets största kommun och den viktigaste arbetsmarknaden för flera av länets kommuner. Västerås är landets sjunde största kommun och centralorten landets sjätte största tätort.

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



Figur 21 Befolkningsutveckling Västerås stad (SCB 2020)

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



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

## Kollektivtrafik i Västmanland

### Kollektivtrafikens organisation, finansiering och samverkan

#### Organisation

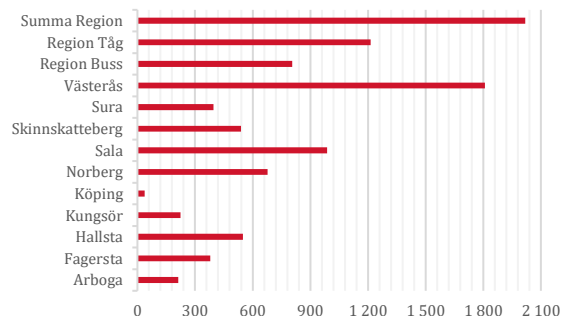
Vid årsskiftet 2011–2012 blev dåvarande Landstinget Västmanland, sedan 2017 Region Västmanland, en regional kollektivtrafikmyndighet och tog över ansvaret från dåvarande Länstrafiken Mälardalen. I ansvaret ingår att planera all kollektivtrafik i länet som är av ett allmänt intresse och som inte kan bedrivas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

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

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

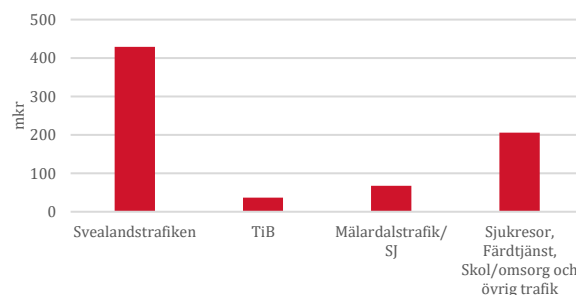
#### Kollektivtrafikens finansiering

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



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

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



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

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

#### Kollektivtrafikens utövare

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

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

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

### Storregionala samarbeten

#### *Mälardalstrafik*

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

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

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

#### *Tåg i Bergslagen (TiB)*

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

#### *Mälardalsrådet/En Bättre Sits*

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

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

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

### Exempel övriga samarbeten

#### *Bergslagspendelns intressegrupp*

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

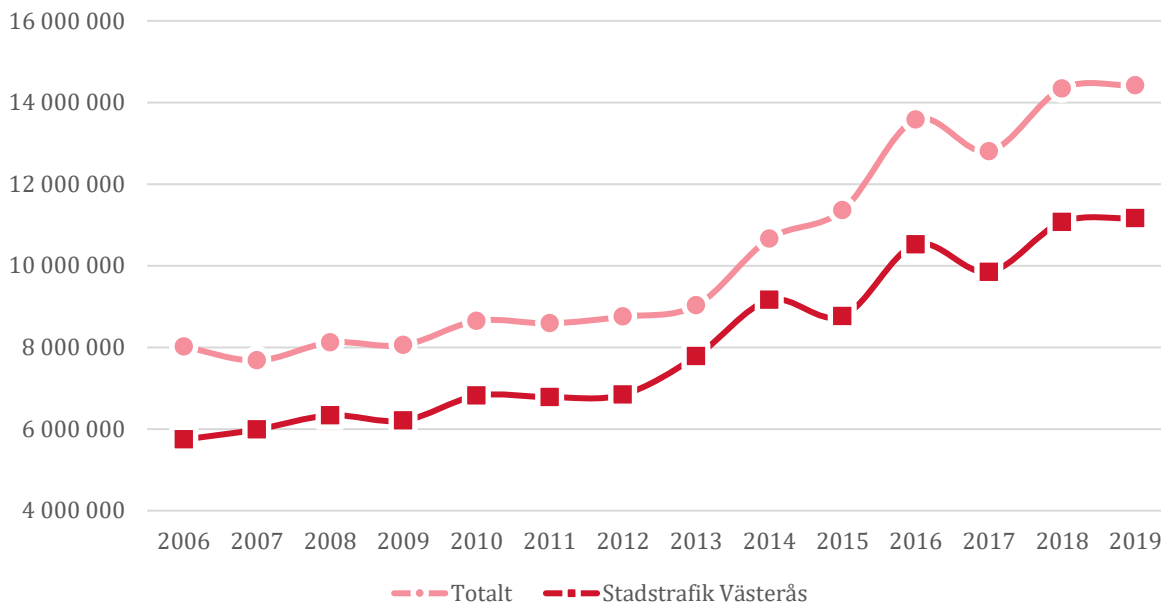
#### *Dalabanans intressenter*

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

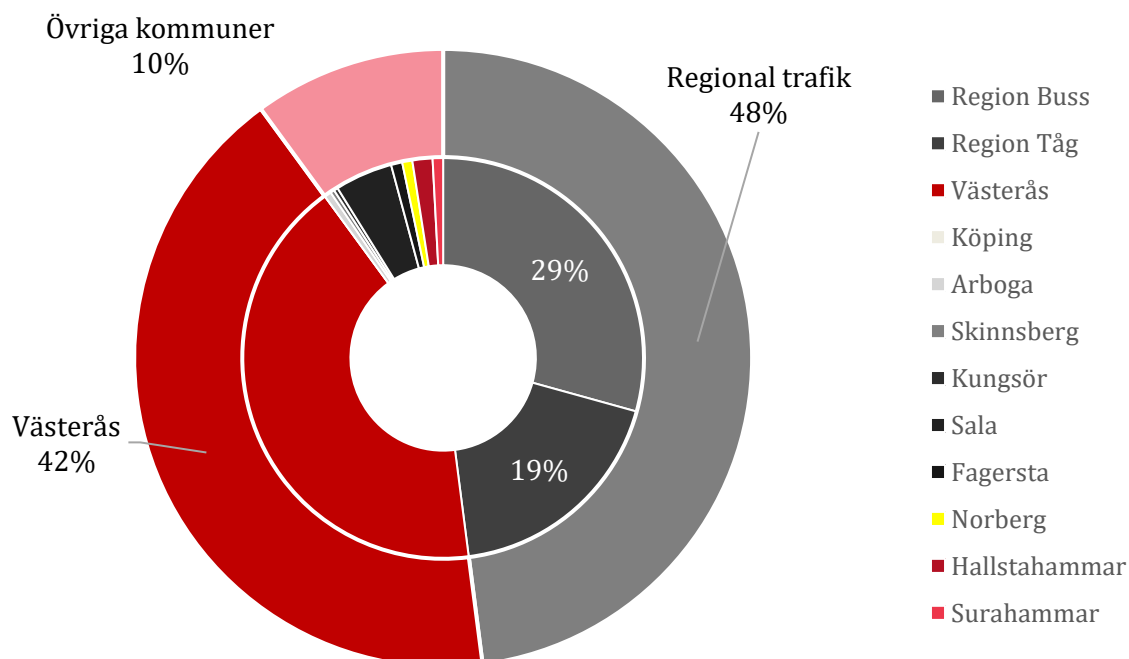
#### *Stockholm – Oslo 2.55*

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





Figur 26 Resandeutveckling 2006-2019, VL:s busstrafik



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

## Resande och resmönster

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

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

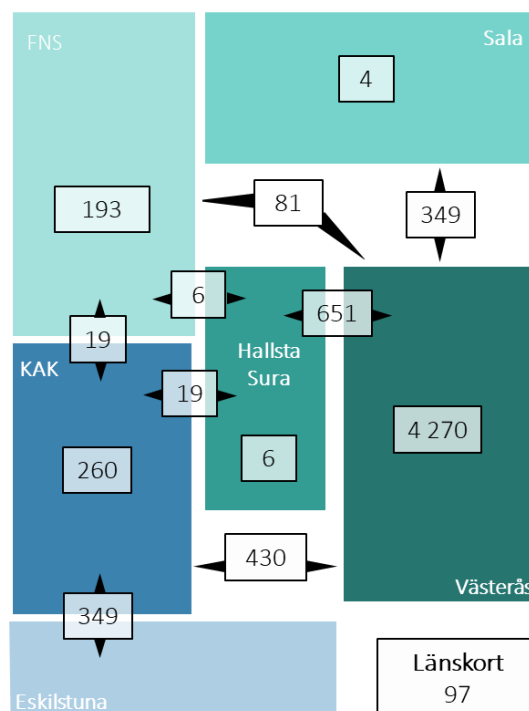
De regionala linjerna står för drygt 10 % och tågtrafiken (inom länet) för runt 4 %. Därutöver görs en stor del tågresor till/från målpunkter utanför länet. Lokala, inomkommunala, linjer står för 1 % av registrerade påstigningar (exklusive Västerås). Flera av dessa linjer trafikeras dock av fordon utan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

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

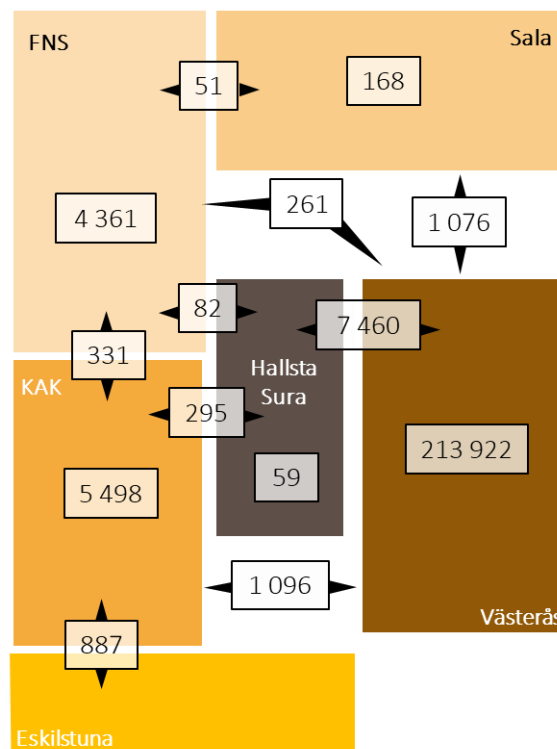
### Färdbevisfördelning

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

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



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



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

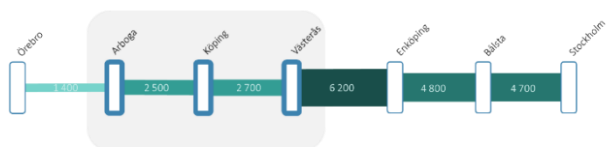
## Tågtrafik

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

### Mäljarbanan

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

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

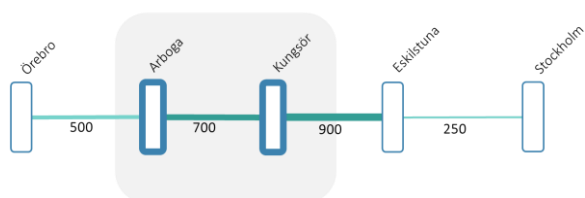


Figur 30 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Mäljarbanan, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

### Svealandsbanan

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

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



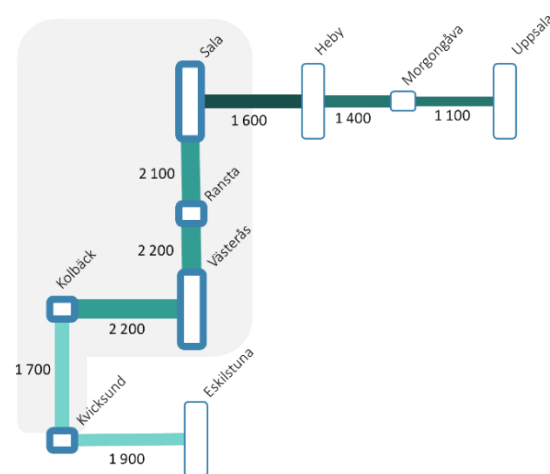
Figur 31 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Svealandsbanan, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

### UVEN

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

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

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

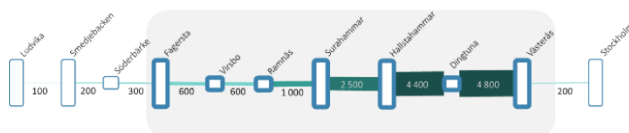


Figur 32 Ackumulerad pendling mellan stationsorter UVEN, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

### Bergslagspendeln

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

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



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

### Godsstråket

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

### Beslutade trafikförändringar

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

### Trafikens utveckling

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

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

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

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

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

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

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



## NÅGRA MILSTOLPAR UNDER 2000-TALET FÖR TÅGTRAFIKEN

### 2000

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

### 2003

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

### 2012

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

### 2012

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

### Juli 2017

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

### Oktober 2017

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

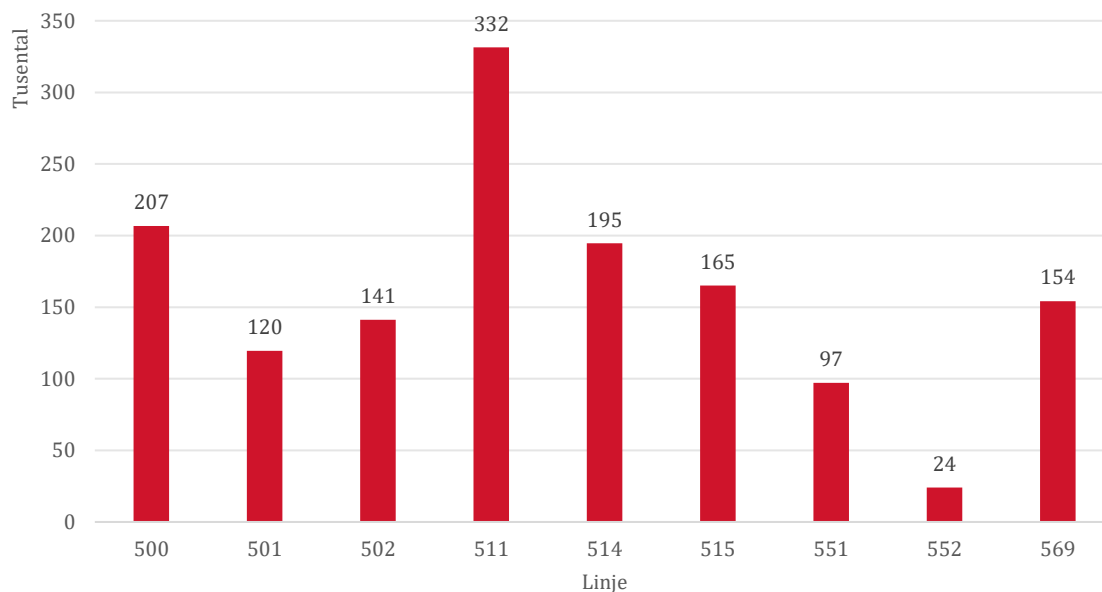
### December 2019

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

## Regional Busstrafik

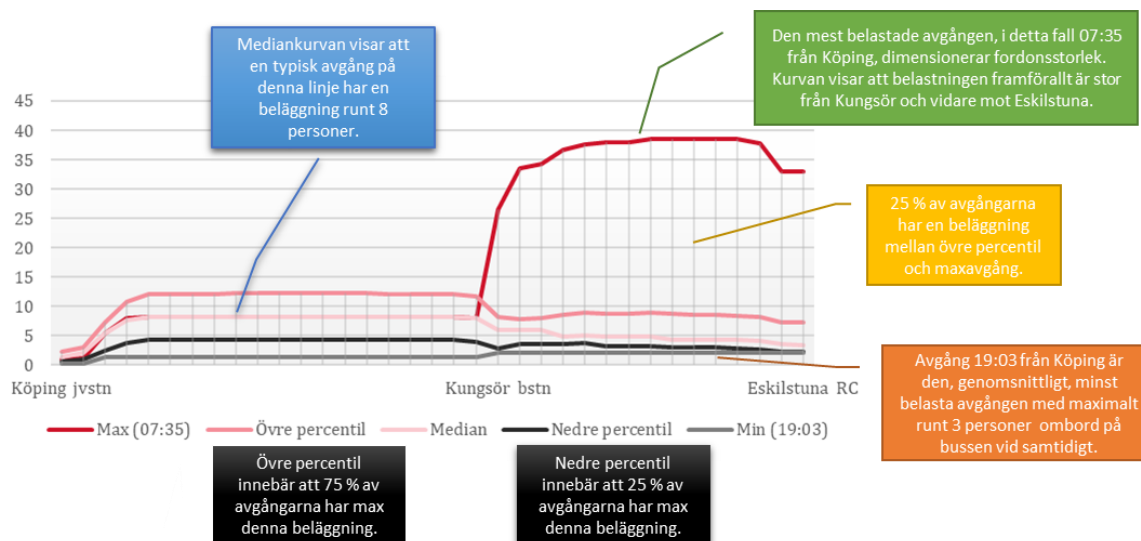
Den regionala stomtrafiken med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas. Med undantag av linje 511 mellan Hallstahammar och Västerås samt linje 514 mellan Surahammar

och Västerås trafikeras även mellanliggande tätorter och hållplatser på. Uppskattningsvis sker dock fyra av fem resor mellan kommunhuvudorter. Ungefär 5 % uppskattas vara resor som görs till/från hållplatser på landsbygd och 15 % till/från övriga tätorter.



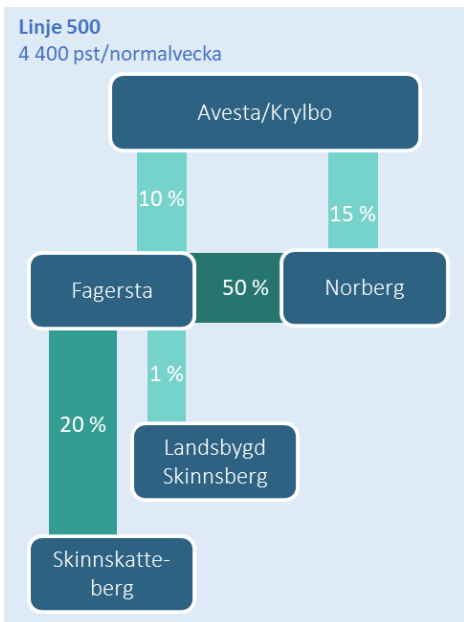
Figur 34 Påstigande (tusental) per regional busslinje (2019)

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



Figur 35 Förklaring belastningsdiagram per linje

### 500 – Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta/Krylbo



#### Nyckeltal Linje 500

##### Sträckning:

Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta

##### Huvudsakligt resande:

Mellan kommunhuvudorter

##### Funktion

Skol- och arbetspendling, anslutning tåg

##### Utbudskilometer

704 000

##### Antal resor

231 000 (3,5/km)

##### Kostnader (2018):

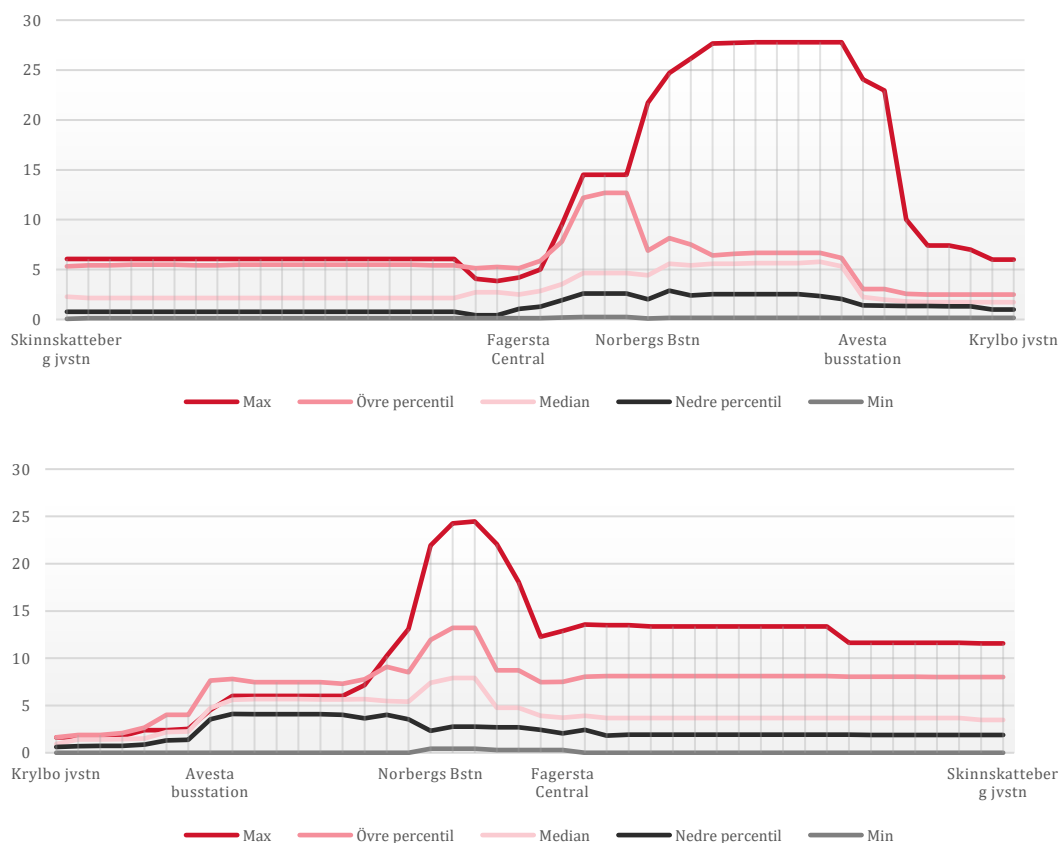
17,8 mkr (77 kr/påstigande)

##### Intäkter (2018):

5,9 mkr (25 kr/påstigande)

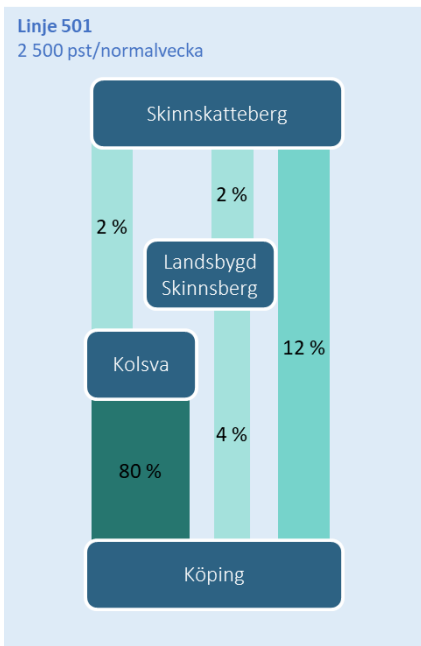
##### Kostnadstäckningsgrad: (2018):

33% (52 kr/påstigande)



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

## Linje 501 (550A)



## Nyckeltal Linje 550A

### Sträckning:

Skinnskatteberg-Kolsva-Köping

### Huvudsakligt resande:

Inomkommunalt (Köpings kommun)

### Funktion

Skol- och arbetspendling, anslutning tåg

### Utbudskilometer

484 000

### Antal resor

136 982 (3,5/km)

### Kostnader (2018):

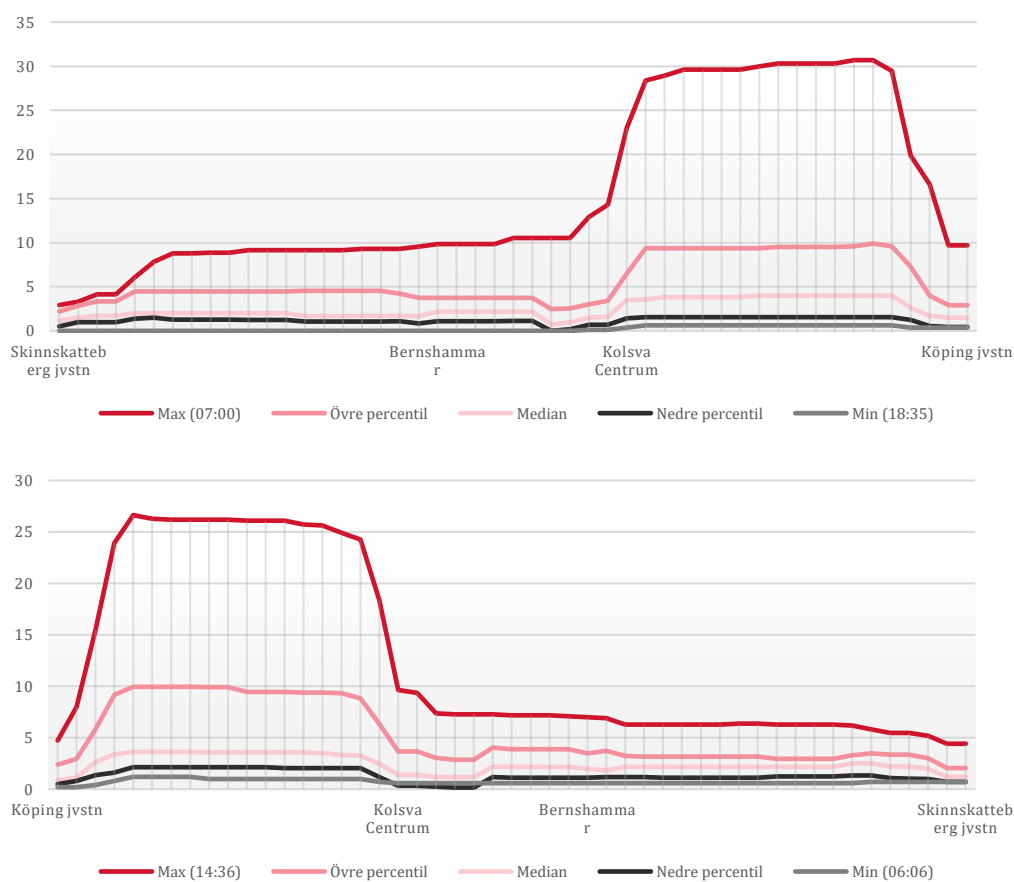
11,5 mkr (83 kr/påstigande)

### Intäkter (2018):

3,4 mkr (25 kr/påstigande)

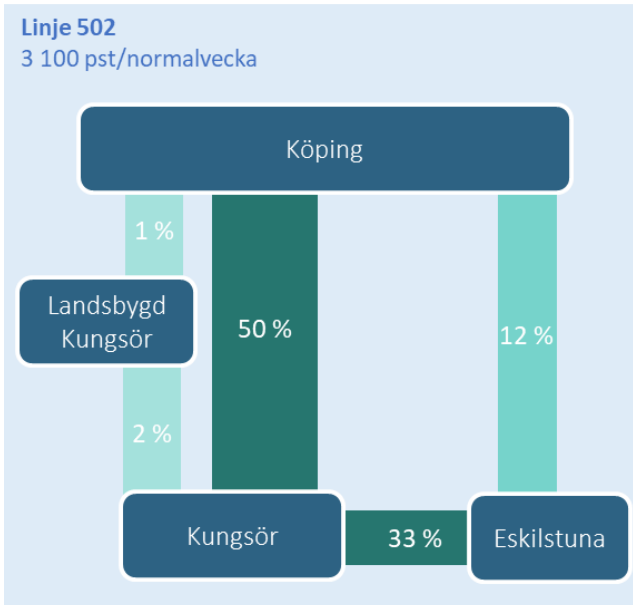
### Kostnadstäckningsgrad (2018):

30 % (58 kr/påstigande)



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

### Linje 502 (550B)



### Nyckeltal Linje 550B

**Sträckning:**

Köping-Kungsör-Eskilstuna

**Huvudsakligt resande:**

Mellan kommunhuvudorter

**Funktion**

Skol- och arbetspendling, anslutning tåg

**Utbudskilometer**

502 000

**Antal resor**

153 000 (3,3/km)

**Kostnader (2018):**

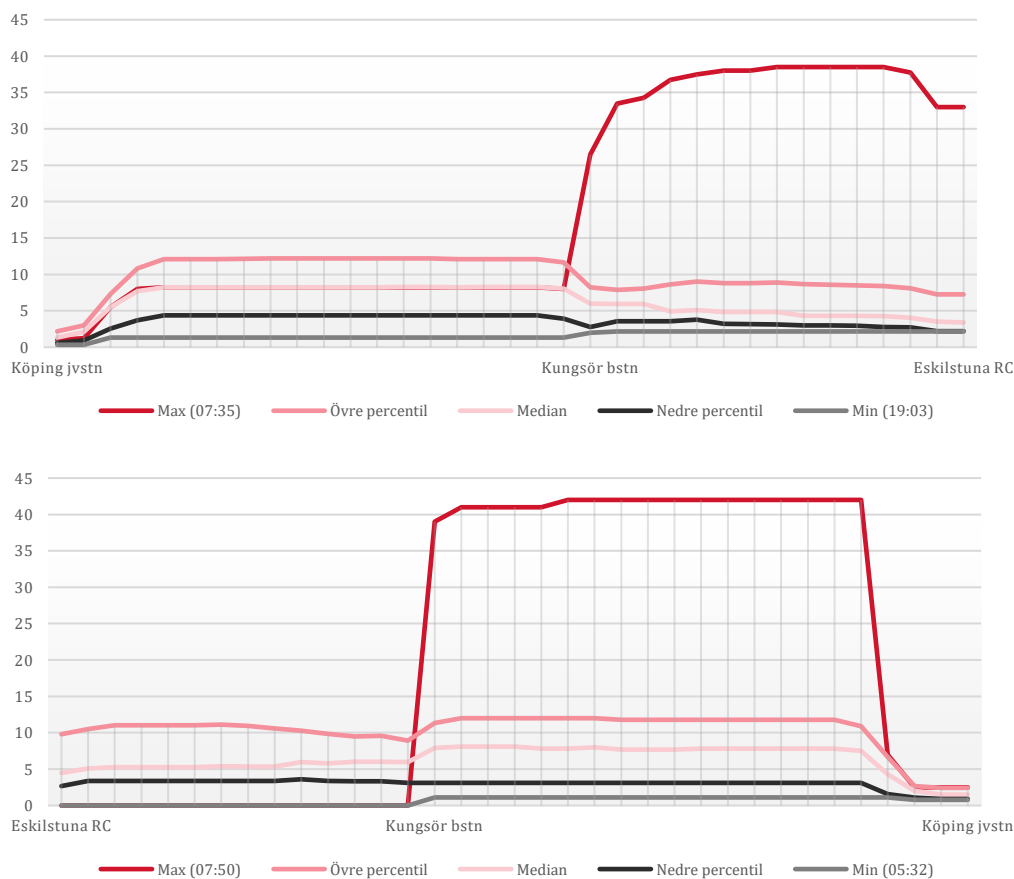
12,2 mkr (79 kr/påstigande)

**Intäkter (2018):**

4,1 mkr (27 kr/påstigande)

**Kostnadstäckningsgrad (2018):**

34 % (52 kr/påstigande)



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

## Linje 511 och 514

### Nyckeltal Linje 511

#### Sträckning:

Hallstahammar-Västerås (expressbuss)

#### Huvudsakligt resande:

Mellan kommunhuvudorter

#### Funktion

Skol- och arbetspendling

#### Utbudskilometer

625 000

#### Antal resor

356 000 (0,6/km)

#### Kostnader (2018):

14,9 mkr (42 kr/påstigande)

#### Intäkter (2018):

8,3 mkr (23 kr/påstigande)

#### Kostnadstäckningsgrad (2018):

56 % (18 kr/påstigande)

### Nyckeltal Linje 514

#### Sträckning:

Surahammar-Västerås (expressbuss)

#### Huvudsakligt resande:

Mellan kommunhuvudorter

#### Funktion

Skol- och arbetspendling

#### Utbudskilometer

508 000

#### Antal resor

207 000 (0,4/km)

#### Kostnader (2018):

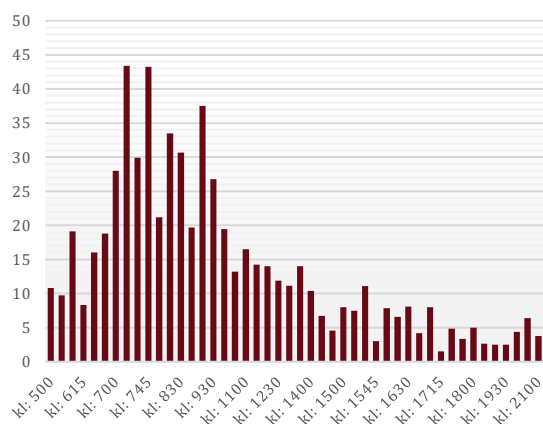
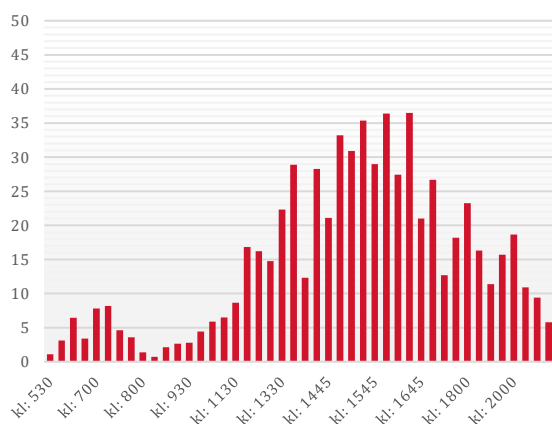
12,0 mkr (58 kr/påstigande)

#### Intäkter (2018):

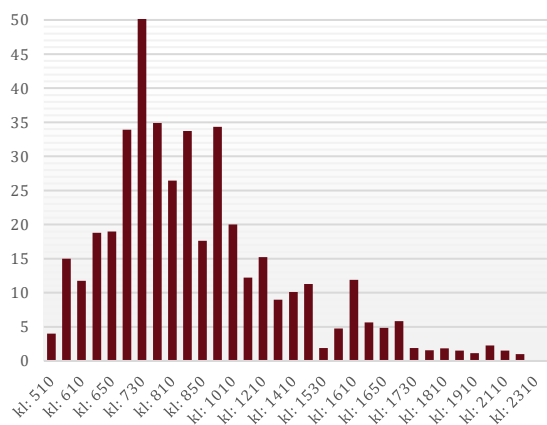
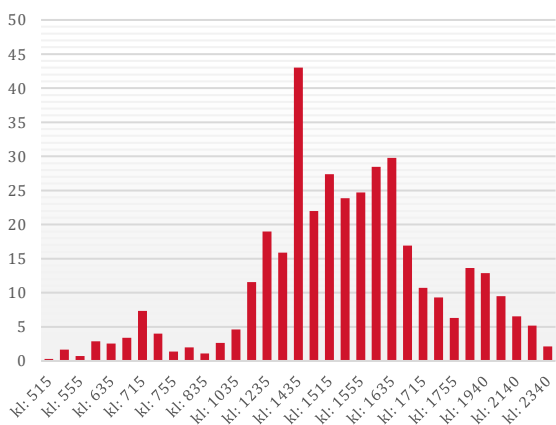
5,0 mkr (24 kr/påstigande)

#### Kostnadstäckningsgrad (2018):

41 % (34 kr/påstigande)

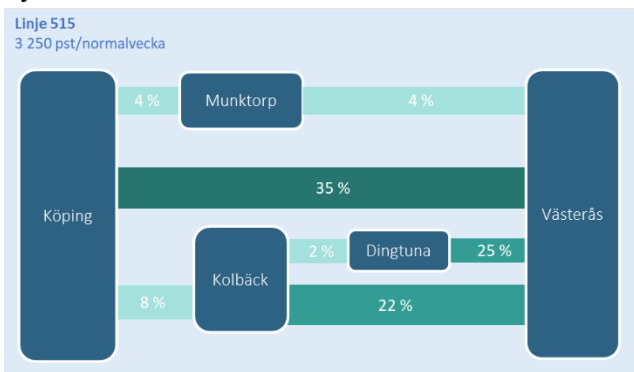


Figur 39 Genomsnittlig beläggning per avgång, vardagar vecka 41-42 2019, Västerås-Hallsta respektive Hallsta-Västerås



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

## Linje 515



### Nyckeltal Linje 515

#### Sträckning:

Köping-Kolbäck-Västerås

#### Huvudsakligt resande:

Mellan kommuner och inomkommunalt

#### Funktion

Skol- och arbetspendling

#### Utbudskilometer

443 000

#### Antal resor

180 000 (0,4/km)

#### Kostnader (2018):

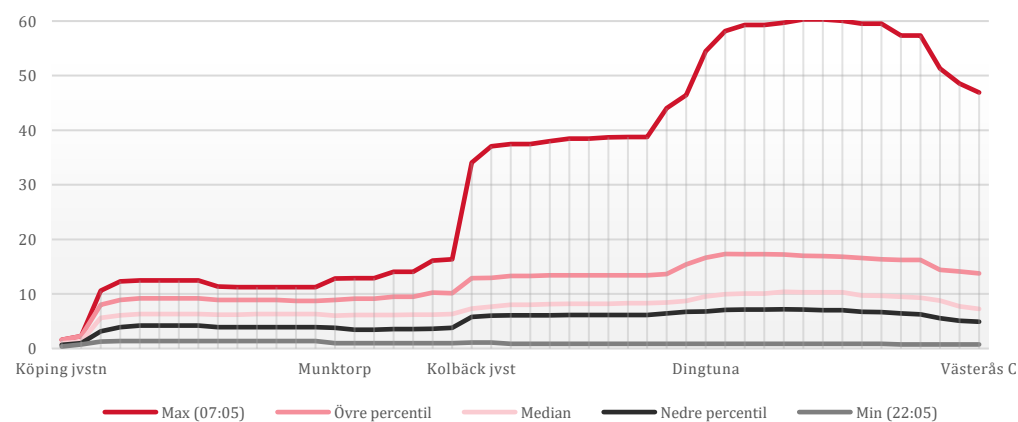
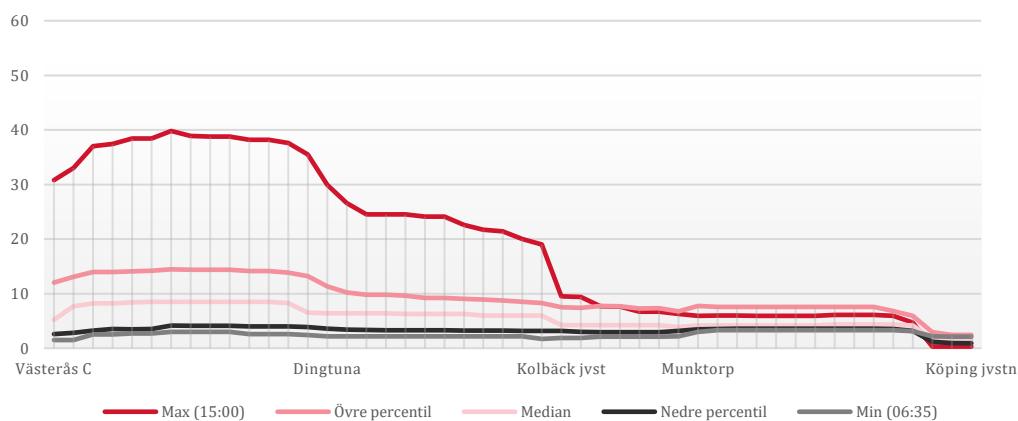
11,1 mkr (62 kr/påstigande)

#### Intäkter (2018):

4,2 mkr (23 kr/påstigande)

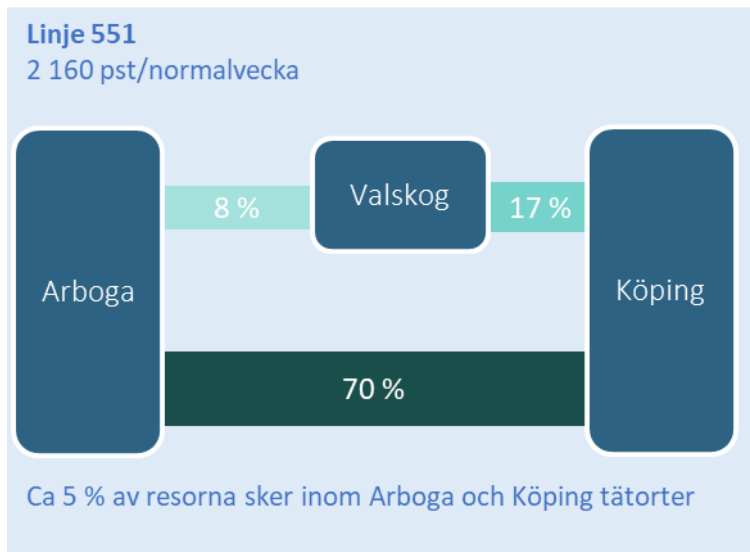
#### Kostnadstäckningsgrad (2018):

37 % (39 kr/påstigande)



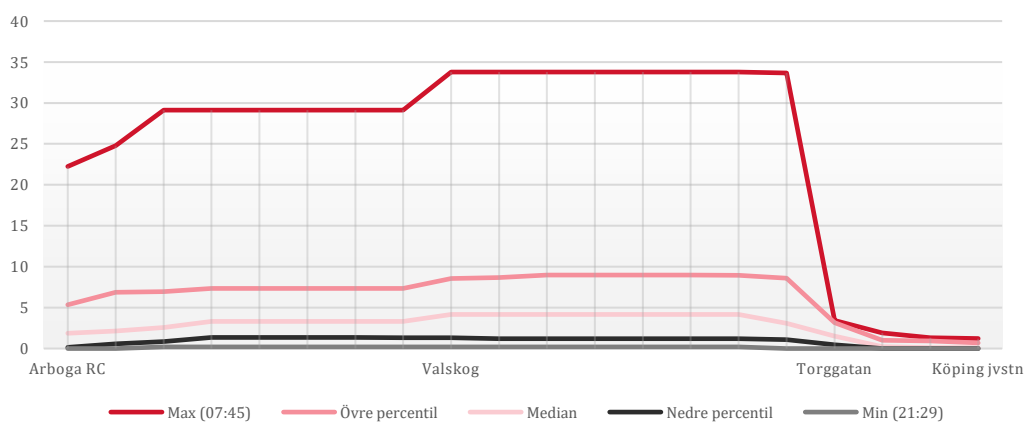
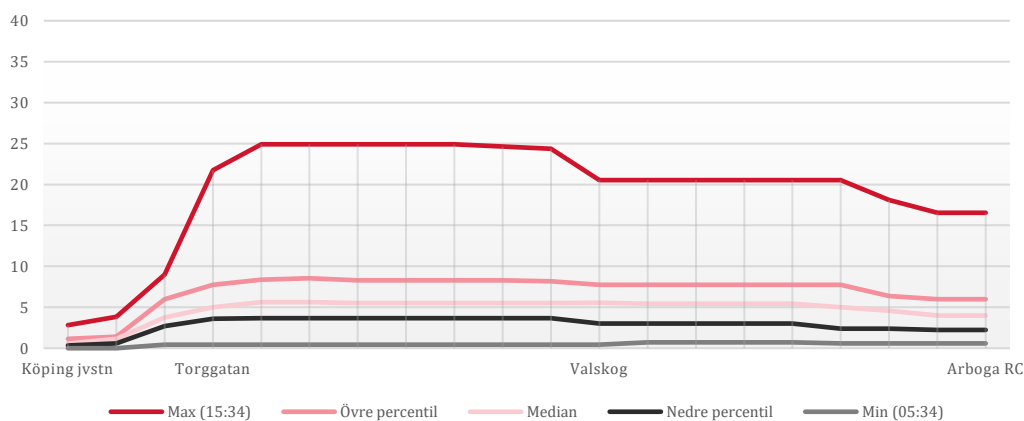
Figur 41 Påstigande per avgång, linje 515, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Västerås-Köping respektive Köping-Västerås

### Linje 551



#### Nyckeltal Linje 551

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

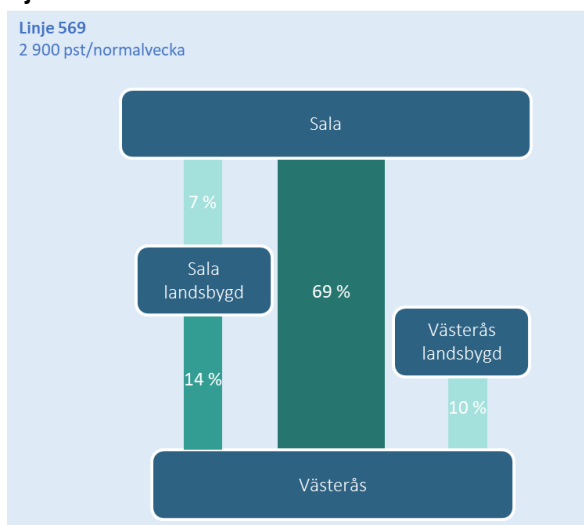


Figur 42 Påstigande per avgång, linje 551, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Köping-Arboga respektive Arboga-Köping



## Linje 569

Linje 569  
2 900 pst/normalvecka



### Nyckeltal Linje 569

#### Sträckning:

Sala-Västerås

#### Huvudsakligt resande:

Mellan kommuner

#### Funktion

Skol- och arbetspendling

#### Utbudskilometer

605 512

#### Antal resor

164 000 (0,27/km)

#### Kostnader (2018):

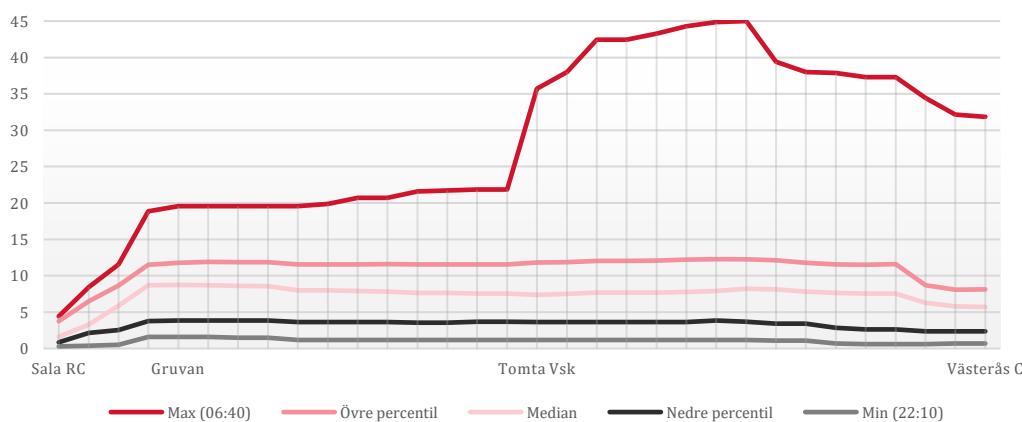
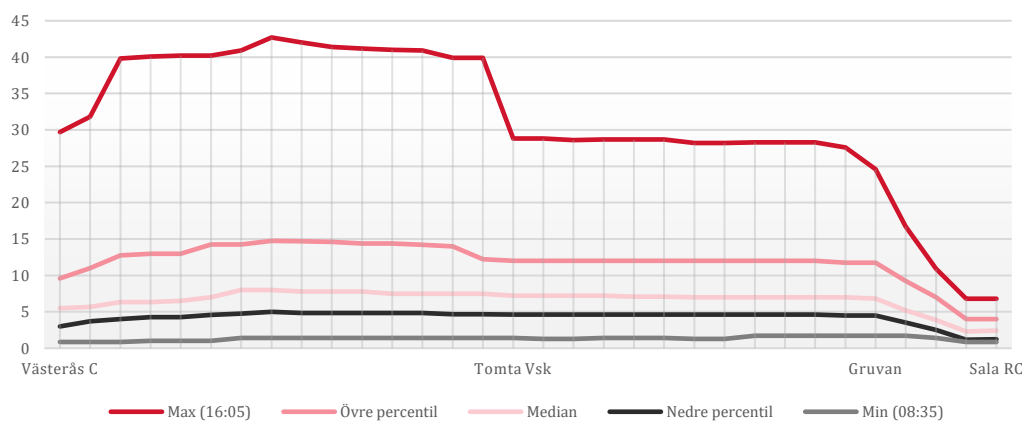
14,4 mkr (88 kr/påstigande)

#### Intäkter (2018):

4,4 mkr (27 kr/påstigande)

#### Kostnadstäckningsgrad (2018):

30 % (61 kr/påstigande)



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

## Inomkommunal kollektivtrafik

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

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

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

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

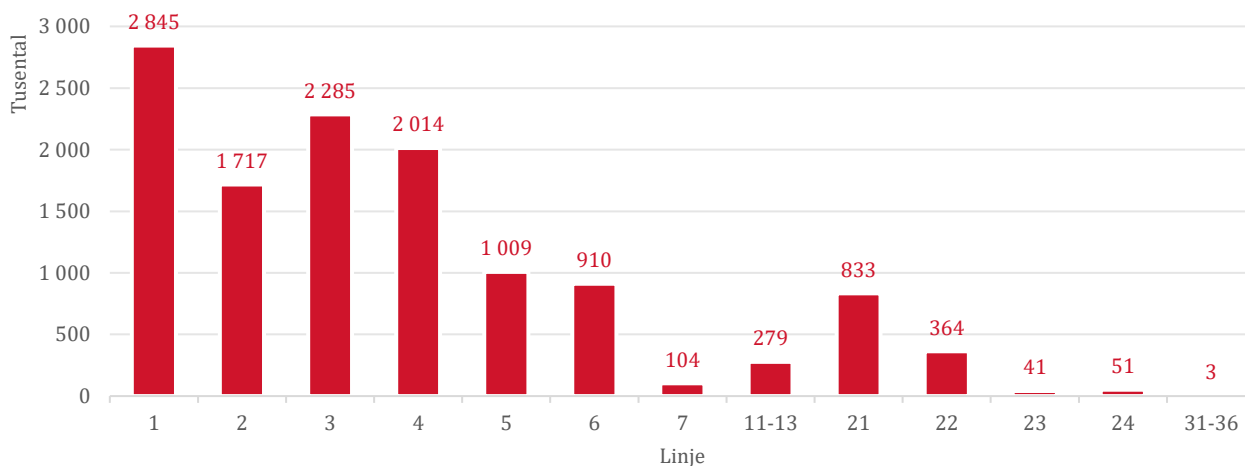
### Västerås kommun

Stadsbusslinjerna i Västerås kommun passerar genom centrala Västerås och har sin start- och

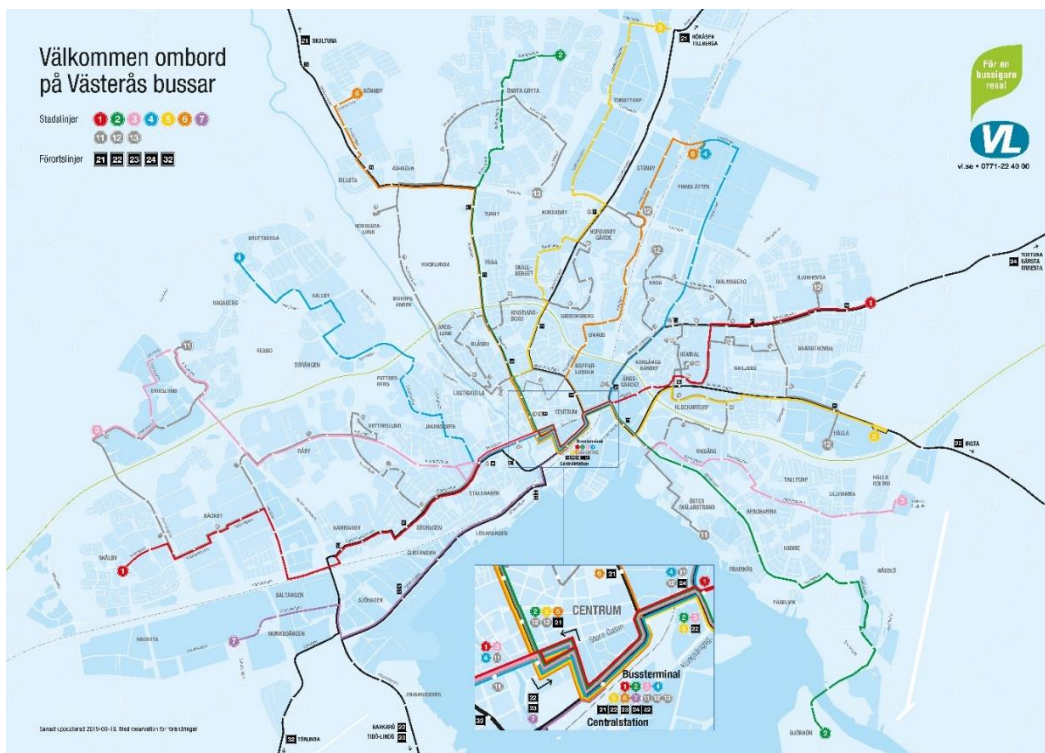
slutpunkt i de yttre delarna av staden. Utöver stadsbusslinjerna finns kompletterande servicelinjer och förortslinjer.

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

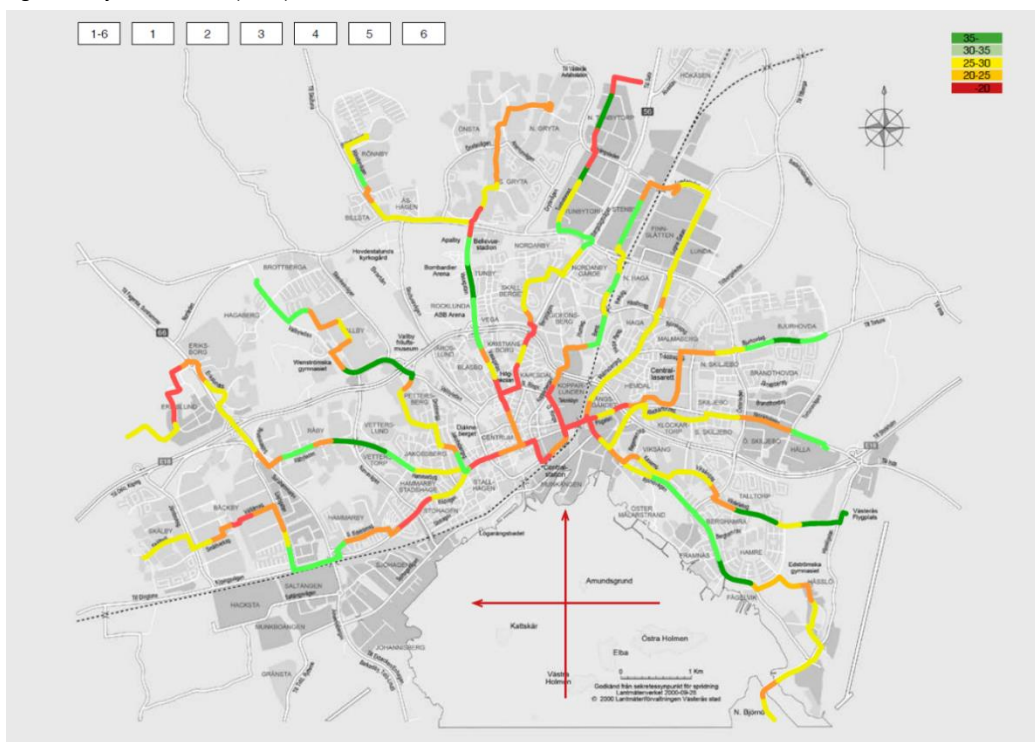
Analyser gjorda på bussarnas medelhastighet visar att hastigheten är som mest nedsatt innanför cityringen längs Stora Gatan, Vasagatan samt Södra och Östra Ringvägen. Då samtliga av de analyserade busslinjerna passerar genom de centrala delarna längs samma gator drabbar denna framkomlighetsbegränsning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



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



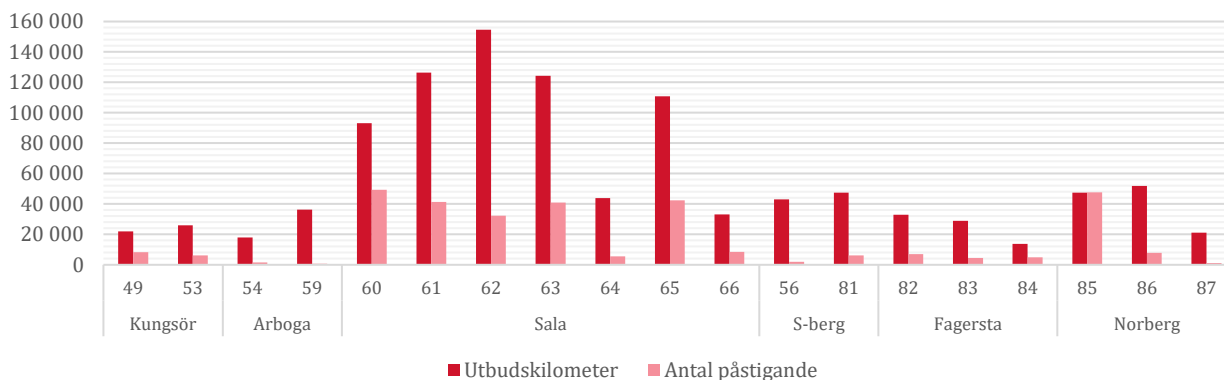
Figur 45 Linjenät Västerås (2020)



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

### Övriga kommuner

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



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

### Sala kommun

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

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

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

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

### Köpings kommun

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

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

### Arboga kommun

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

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

Tabell 5 Sammanställning linjer, utbud och resande Arboga kommun

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

#### Kungsörs kommun

Kungsör har tre inomkommunala linjer som är anpassad till skoltider.

Tabell 6 Sammanställning linjer, utbud och resande Kungsörs kommun

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

#### Fagersta kommun

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

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

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

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

#### Norbergs kommun

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

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

Tabell 8 Sammanställning linjer, utbud och resande Norbergs kommun

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

#### Skinnskattebergs kommun

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

Tabell 9 Sammanställning linjer, utbud och resande Skinnskattebergs kommun

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

#### Hallstahammars och Surahammars kommuner

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

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

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

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

Tabell 10 Sammanställning linjer och resande Brukslinjen

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

## Övrig kollektivtrafik

### MDH-bussen Västerås-Eskilstuna

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

### Kommersiell trafik

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

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

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

Tabell 11 Utbud kommersiell trafik (feb 2020)

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

### Skolskjuts

I Västmanlands län är det kommunerna som ansvarar för skolskjutsreglemente och beslut gällande skolskjuts. Samtliga kommuner i

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

### Färdtjänst och riksfärdtjänst

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

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

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

### Kompletteringstrafik

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

<sup>1</sup> Avser Västerås-Stockholm, Arboga – Stockholm motsvarar ca 4 dubbelturer. Västerås-Karlstad ca 12 och Västerås-Oslo ca 4 dubbelturer.

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

## Exempel strategiska bytespunkter

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

### Västerås resecentrum

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

### Fagersta central

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

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

### Sala Resecentrum

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

### Tomta vägskäl

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

## Kollektivtrafikens tillgänglighet

Det är viktigt att kollektivtrafiken och dess anläggningar upplevs som tillgängliga, trafiksäkra

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

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

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

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

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

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

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

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



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

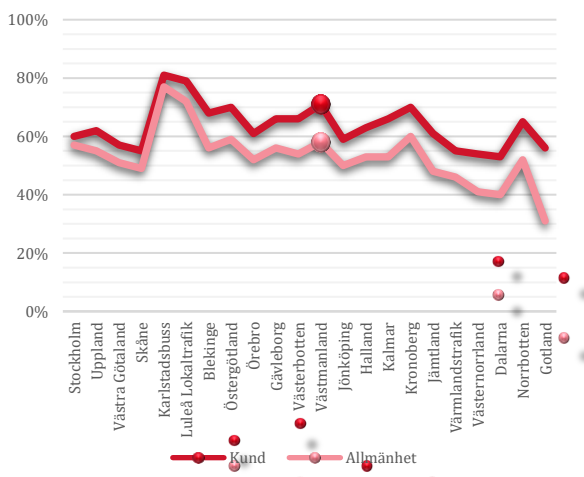


## Trafikens kvalitet

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

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

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



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

## Punktlighet

En viktig faktor för nöjdhet är punktlighet. Tågtrafikens punktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation i rätt tid. Tågen

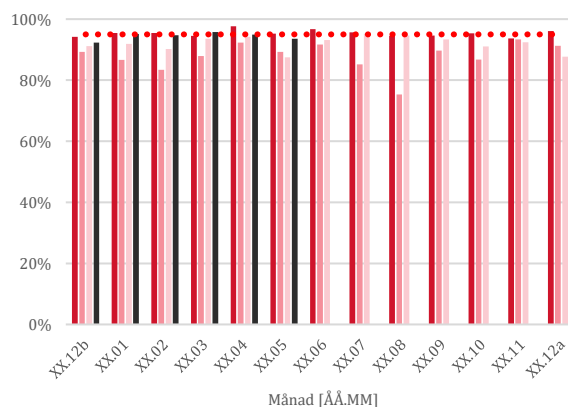
Tabell 12 Punktighet (%) på linjenivå (Källa: Mälardalstrafik)

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

räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen. I statistiken ingår de tåg som ställts in senare än klockan 00:00 dagen innan avgång det vill säga inte planerad inställd trafik.

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

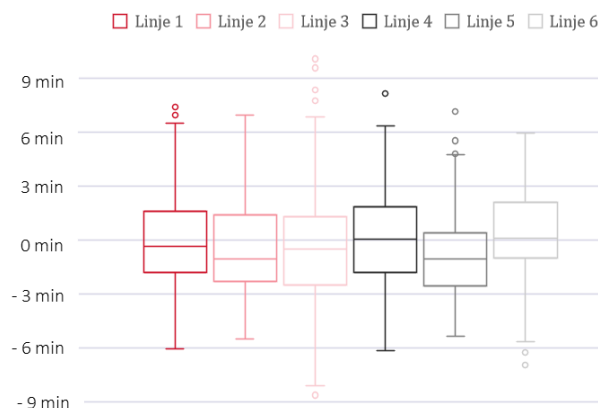
I Mälardalstrafiks system redovisas nedan punktlighet årsvis. Generellt är punktligheten runt 90 procent vilket är en bit ifrån det nationella målet om 95 procent punktlighet. I synnerhet Mälardalstrafik har vissa år haft stora problem med tidtabellshållning.



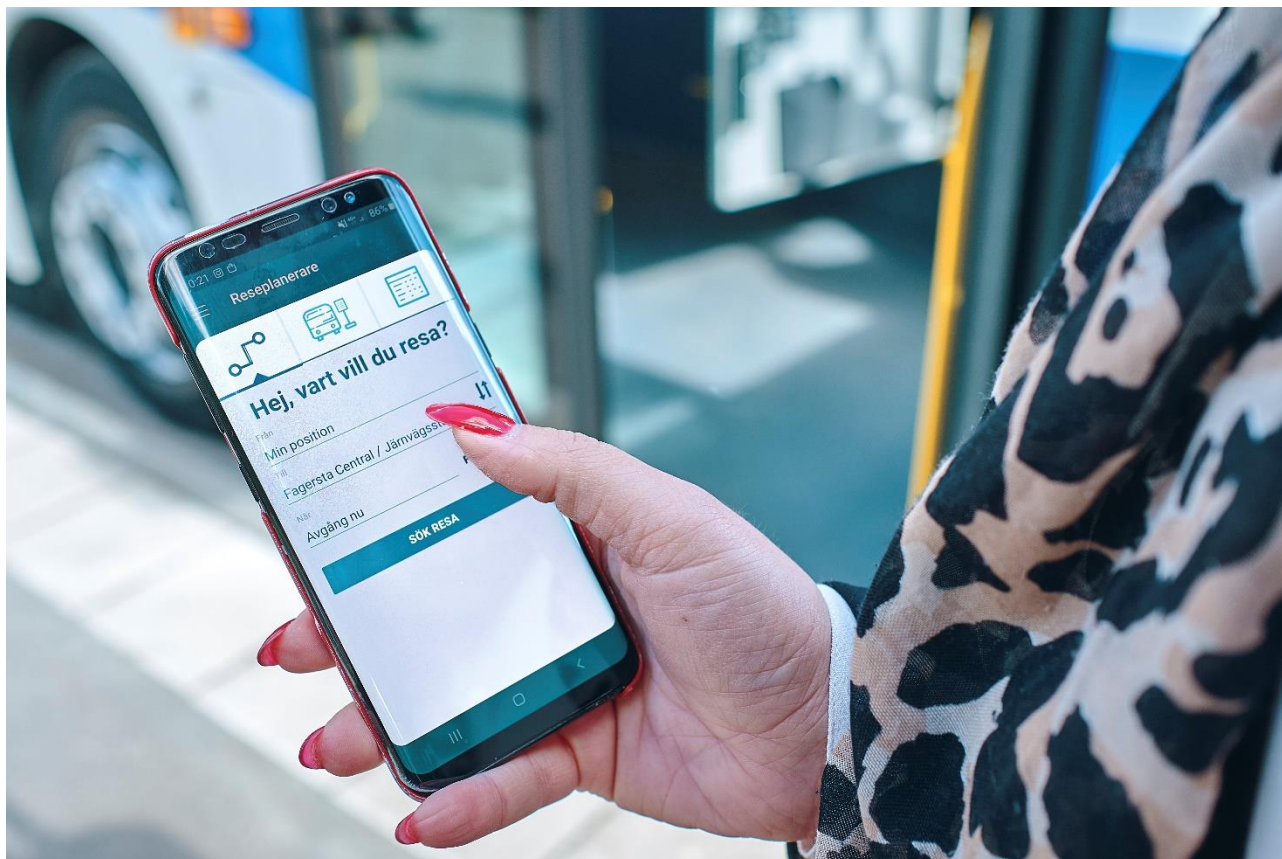
Figur 50 Punktighet Bergslagspendeln, 2017, 2018, 2019 och 2020 (jan-maj), streckade linjen avser mål om 95 % punktighet (Källa: TiB)

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

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



Figur 51 Lådagram avseende ankomsttid ändhållplats, avgångar linje 1-6 tre vardagar mars månad 2019, minusvärden motsvarar för tidig ankomst. Strecket i "lådan" avser medianvärde<sup>2</sup>.



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

<sup>2</sup> Förklaring av lådagram finns bland på wikipedia:  
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Lådagram>

## Framtida utveckling

### Befintliga planer & projekt med påverkan

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

#### Mälarporten

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

#### Framtidens kollektivtrafik i Västerås

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

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

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

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

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

#### Ny digital infrastruktur

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

#### En Bättre Sits (EBS)

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

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







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

Oskar Jonsson, Utvecklingsstrateg, Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland

[oskar.jonsson@regionvastmanland.se](mailto:oskar.jonsson@regionvastmanland.se)