

Årsrapport verksamhetsåret 2017

Kollektivtrafikmyndigheten

Trevlig resa!

www

Innehållsförteckning

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet	4
Trafikförsörjningsprogrammet är styrande	4
Trafikförsörjningsprogrammet följs upp	4
Vårt uppdrag och våra mål för att genomföra uppdraget	5
Mål 1. Tillgänglighet för en väl fungerande arbetsmarknad	6
Mål 2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	7
Mål 3. Långsiktigt hållbar resa	8
Mål 4. Trygg och säker resa	9
Mål 5. Enkel och attraktiv resa	10
Linjenätsbeskrivning	11

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet

Vid årsskiftet 2011/12 skedde en förändring för kollektivtrafiken i Västmanland. Då trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft och Region Västmanland blev Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM). Varje RKM ska ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet är styrande

Det första trafikförsörjningsprogrammet från 2012 har reviderats och det nya programmet fastställdes av RKM i november 2015. Syftet med programmet är att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning och att vara vägledande för kollektivtrafikmyndighetens uppdrag. Programmet har en långsiktig målbild som sträcker sig till år 2030.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp

Trafikförsörjningsprogrammet är grunden för myndighetens beslut om allmän trafikplikt. Beslutet innebär att myndigheten slår fast vilka krav, till exempel på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik. Efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter fattar myndigheten beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Avgörandet om vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt sker utifrån de övergripande mål och delmål som anges i trafikförsörjningsprogrammet. Myndigheten eftersträvar en kollektivtrafik som erbjuder invånare och besökare i Västmanland attraktiva resor med god tillgänglighet till olika delar av länet, i ett sammanhållet system. Som grundprincip gäller att det ska vara enkelt för resenären och en fördel är om kollektivtrafiken har ett enhetligt taxsystem för resor över hela länet, även om undantag kan göras om kommersiella aktörer träder in på marknaden.

Varje år ska RKM följa upp genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Den här rapporten avser uppföljning av helår 2017. Syftet med uppföljningen är dels att visa hur kollektivtrafiken utvecklas i jämförelse med målen, dels att visa på entreprenadkostnaderna för den tilldelade och upphandlade trafiken. Uppföljningen är också av betydelse som underlag för prioriteringar.

Kollektivtrafikmyndighetens entreprenadkostnader för år 2017

- **Entreprenadkostnad buss:**
407 mnkr AB Västerås Lokaltrafik. I kostnaderna ligger även delar av trafikplaneringen.
- **Entreprenadkostnad tåg Svealandsbanan:**
16,2 mnkr SJ AB (via MÄLAB).
- **Entreprenadkostnad tåg UVEN:**
29,0 mnkr SJ AB (via MÄLAB).
- **Entreprenadkostnad tåg Bergslagspendeln:** 29,4 mnkr SJ (via Tåg i Bergslagen).
- **Kostnad för periodkortsgiltighet SJ AB:**
13,4 mnkr.
- **Kostnad för periodkortsgiltighet SJ (via Tåg i Bergslagen):** 7,3 mnkr.
-

Vårt uppdrag och våra mål för att genomföra uppdraget

Vårt uppdrag har fokus på invånarnas behov av kollektivtrafik. För att genomföra uppdraget har myndigheten pekat ut fem mer övergripande mål som hanterar tillgänglighet, miljö, trygghet och enkelhet. I trafikförsörjningsprogrammet har målen brutits ner i delmål.

Myndighetens strävan är att fler ska nyttja kollektivtrafiken och att det sker en överflyttning till kollektivtrafik från andra motoriserade färdmedel. På så vis når vi målet med långsiktigt hållbart resande.

Målen handlar också om regional utveckling med tillgänglighet till en väl fungerande arbetsmarknad. Kollektivtrafiken ska även vara trygg, säker och enkel att resa med för alla invånare oavsett vilka förutsättningar man har.

Samtliga delmål, med undantag för Enkel och attraktiv resa ska var genomförda till år 2030. Delmålen under Enkel och attraktiv resa ska vara genomförda till år 2017.

Vårt uppdrag är att möta invånarnas behov av kollektivtrafik

Tillgänglighet för regional utveckling	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	Långsiktigt hållbar resa	Trygg och säker resa	Enkel och attraktiv resa
Det ska vara möjligt att dagpendla till Stockholms arbetsmarknadsområde från samtliga kommunhuvudorter.	Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och hållplatser samt hela linjer ska vara anpassad till grupper med funktionsnedsättning. Resande ska kunna ta sig på egen hand eller med ledsagare till länets hållplatser.	Användandet av fossila bränslen ska minska inom hela verksamheten.	Invånarna ska uppfatta kollektivtrafiken som pålitlig och säker.	Det ska vara enkelt för alla att finna information om resmöjligheter.
Alla kommunhuvudorter i länet ska vara integrerade i ett gemensamt arbetsmarknadsområde för Västmanland.	Samtliga fordon ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.	Andelen förnyelsebart bränsle av kilometerproduktionen med buss ska vara 60 procent år 2017. År 2030 ska hela länet trafikeras till 100 procent av fordon med fossilfria bränslen.	Resenärernas upplevda trygghet under hela resan ska öka.	Det ska vara enkelt för alla att förstå prismodellen, boka och betala resan.
Arbetsmarknaderna i och gränsande till Västmanland ska vara en gemensam arbetsmarknadsregion, vid en nivå på minst 10 procents arbetspendling.	Informationssystem ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.	Den byggda miljön och ny bebyggelse ska anpassas till kollektivtrafikens framkomlighet och linjeläggning.	Den fysiska utformningen av hållplatser, buss- och tågstationer samt gång- och cykelvägar till hållplatser ska vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetsynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas.	Betalsystem för resans ska vara oberoende av länsgränser och operatörer.
Medborgare ska ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken för att nå ett större utbud av jobb.	Barn med funktionsnedsättning ska ges samma möjligheter som andra barn att resa med kollektivtrafiken.	Bränsleförbrukningen hos kollektivtrafikens fordon ska minska.	Länets hållplatser ska som lägst ha den standard som Trafikverket anger.	All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv.
Tågens och bussens punktlighet ska öka.		Buller från kollektivtrafikens fordon ska minska.		Störningsinformation och realtidsinformation ska utvecklas och bli enkel att få ta del av.
Restidskvoten ska ha minskat till: 0,8 för tåg 1,2 för expressbuss 1,3 för regionbuss 1,0 för tätortstrafik				

Mål 1. Tillgänglighet för regional utveckling

Målet tar avstamp i individens resmöjligheter och i vidgade arbetsmarknader. Detta ska främst ske genom förverkligande av delmålen.

I tabellen nedan anges bedömningen av hur det går för myndigheten att nå målet och dess delmål.

Mål 1	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2016-2017
Tillgänglighet för regional utveckling						
Delmål 1 Det ska vara möjligt att dagpendla till Stockholms arbetsmarknadsområde från samtliga kommun-huvudorter.	Ett utbyggt järnvägs-system kompletterat med stombussar.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Infrastruktur-åtgärder på järnväg och ökat utbud av tåg och buss.		
Delmål 2 Alla kommunhuvudorter i länet ska vara integrerade med Västerås arbetsmarknadsområde.	Ett arbetsmarknadsområde för kommunhuvudorterna år 2030.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Ökat utbud på stomlinjer med tåg och buss.		
Delmål 3 Arbetsmarknaderna i och gränsande till Västmanland ska vara en gemensam arbetsmarknadsregion, vid en nivå på minst 10 procents arbetspendling.	En arbetsmarknadsregion vid 10 procents arbetspendling.			Ökat utbud på stomlinjer med tåg och buss.		
Delmål 4 Medborgare ska ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken för att nå ett större utbud av jobb.	Ökad marknadsandel.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Ökat utbud på stomlinjer med tåg och buss.		
Delmål 5 Tågens och bussens punktlighet ska öka.				Andelen turer som är punktliga.		
Delmål 6 Restidskvoten ska ha minskat till: 0,8 för tåg 1,2 för expressbuss 1,3 för regionbuss 1,0 för tätortstrafik		Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Infrastruktur-åtgärder i tätorter och i stomlinjenätet för tåg och buss.		

Går åt rätt håll Går åt fel håll Oförändrad Går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma

Förändring i trafikutbud

Ökat utbud av stomlinjetrafik skapar möjligheter för integrering av arbetsmarknader. Förändringen i trafikutbudet mäts i antal tidtabellskilometer för hela regionen. Antalet tidtabellskilometer för Västmanland uppgick under 2017 till 11,9 miljoner kilometer, vilket är en ökning med drygt 50 procent jämfört med 2011. Utbudet på tåg i Bergslagen har ökat under 2017 med en dubbeltur på vardagarna. Den redovisade utvecklingen av kollektivtrafikens utbud är en nettoeffekt mellan effektiviseringar och utökad trafik.

Resandet ökar

År 2017 genomfördes 13,6 miljoner resor med buss. Myndigheten har gått över till ett nytt system för biljetthantering och automatisk trafikankräkning under 2015/2016, varför jämförelser med tidigare år inte är möjlig. För tågtrafiken saknas uppgifter från kommersiella operatörer varför det inte går att ge en helhetsbild över resandet med tåg. Utgångspunkten är att den huvudsakliga resandeökningen ska utgöras av bilister som väljer att ställa bilen och i stället resa med kollektivtrafiken.

Mål 2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Målet tar avstamp i individens resmöjligheter oavsett förmåga. Målet uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

I tabellen nedan anges bedömningen av hur det går för myndigheten att nå målet och dess delmål.

Mål 2	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2016-2017
Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.					▲	▲
Delmål 1 Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och hållplatser samt hela linjer ska vara anpassad till grupper med funktionsnedsättning. Resande ska kunna ta sig på egen hand eller med ledsagare till länets hållplatser.	Ökade anslag till statlig medfinansiering av infrastrukturåtgärder.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Den byggda miljön förbättras på flertalet platser i länet.	▲	▲
Delmål 2 Samtliga fordon ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.	Nya fordon ska vara anpassade.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Fordon byts ut successivt till fordon med anpassning till funktionsnedsatta.	▲	▲
Delmål 3 Informationssystem ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.	Tekniska system ska anpassas.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Nya tekniska informationssystem installerades under 2015.	▲	●
Delmål 4 Barn med funktionsnedsättning ska ges samma möjligheter som andra barn att resa med kollektivtrafiken.	Saknas.			Saknas.	■	■

▲ Går åt rätt håll ▼ Går åt fel håll ● Oförändrad ■ Går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma

Ny- och ombyggnad

Kollektivtrafikmyndigheten samverkar med Trafikverket och länets kommuner för att nå bättre standard på kollektivtrafikens infrastruktur med utgångspunkt i tillgänglighet för funktionsnedsatta. Behovet av åtgärder är stort men det finns numera medel till kollektivtrafikanläggningar hos Trafikverket centralt för Kollektivtrafikmyndigheten och kommuner att söka. Det görs därför årliga bedömningar av behovet utifrån gjorda inventeringar i länet.

Anpassning av fordon

I samband med att fordonen byts ut anpassas också standarden till grupper med funktionsnedsättning.

Informationssystem

Under 2015 installerades det upphandlade informationssystem som även är anpassat till grupper med funktionsnedsättning. Informationssystemet ingår som en del i Kollektivtrafikmyndighetens tekniska system, BRA-S.

Barn

Inom myndighetens ansvarsområde för kollektivtrafik ska alla människor, oavsett funktionsnedsättning eller ålder, kunna resa. Myndigheten för ingen annan statistik än antalet påstigande och registrerade färdbevis. Med anledning av det kan myndigheten bara bedöma utvecklingen av barns möjligheter till resa utifrån inkomna utsagor från resenärer.

Mål 3. Långsiktigt hållbar resa

Målet tar avstamp i trafikens miljöeffekter, och uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

I tabellen nedan anges bedömningen av hur det går för myndigheten att nå målet och dess delmål.

Mål 3	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2016-2017
Långsiktigt hållbar resa					▲	▲
Delmål 1 Användandet av fossila bränslen ska minska inom hela verksamheten.	År 2030 ska 95 procent av bussarnas drivmedel vara fossilfritt.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Nya fordon. Krav vid upphandling.	▲	▲
Delmål 2 Andel förnyelsebart bränsle av kilometerproduktionen med buss ska vara 60 procent år 2017. År 2030 ska hela länet trafikeras till 100 procent av fordon med fossilfria bränslen.	Miljövänligare fordon.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Nya fordon. Krav vid upphandling.	▲	▲
Delmål 3 Den byggda miljön och nybebyggelse ska anpassas till kollektivtrafikens framkomlighet och linjeläggning.	Ökat byggande i regionen utifrån anslag hos Trafikverket och regiontransportplanen			Antal byggda objekt.	▲	▲
Delmål 4 Bränsleförbrukningen hos kollektivtrafikens fordon ska minska.	Byta ut äldre fordon mot mindre miljöstörande.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Nya fordon. Krav vid upphandling.	▲	▲
Delmål 5 Buller från kollektivtrafikens fordon ska minska.	Byta ut äldre fordon mot mindre bullerstörande.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Minskad bullerstörning, enligt FRIDA.	▲	▲

▲ Går åt rätt håll ▼ Går åt fel håll ● Oförändrad ■ Går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma

Fossilfritt

Samtliga ABVL:s depåer är utrustade med biogasanläggning. Den upphandlade trafiken har börjat omställningen till förnyelsebara bränslen.

Infrastruktur

Åtgärder i infrastrukturen för kollektivtrafik finansieras via länstransportplanen (t.ex. statlig medfinansiering på kommunala vägar) eller nationell plan för transportinfrastruktur (landsbygdssatsningen resp. stadsmiljöavtal).

Under 2017 genomfördes ombyggnad av Norbergs busstation (statlig medfinansiering), nya hållplatser i Skinnskatteberg (länstransportplanen) samt åtgärder på hållplatser längs väg 250 (landsbygdssatsningen).

Miljödata

Miljöeffekter för bussarna rapporteras regelbundet till den nationella trafikdatabasen FRIDA, www.frida.port.se. I december 2017 uppdaterades gränssnittet i Frida, vilket förenklar för användare och utvecklare. Enligt uppgifter från databasen har bussarnas miljöpåverkan minskat sedan 2011, se tabell nedan:

Indikator	Utfall 2011	Utfall 2017	Förändring
Kväveoxider	3,2 gram/kWh	1,7 gram/kWh	▲
Partiklar	0,02 gram/kWh	0,01 gram/kWh	▲
Förnybart bränsle	43,9 %	96,9 %	▲

Observera att tabellen enbart visar AB Västerås Lokaltrafikens egna fordon.

Mål 4. Trygg och säker resa

Målet tar avstamp i den upplevda tryggheten och i trafiksäkerhet och uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

I tabellen nedan anges bedömningen av hur det går för myndigheten att nå målet och dess delmål.

Mål 4	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2016-2017
Trygg och säker resa					▲	▼
Delmål 1 Invånarna ska uppfatta kollektivtrafiken som pålitlig och säker.	Ökad nöjdhet med VL, enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 2 Resenärernas upplevda trygghet under hela resan ska öka.	Upplevd trygghet ska öka enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Kollektivtrafikbarometern visar ökad trygghet.	▲	▼
Delmål 3 Den fysiska utformningen av hållplatser och gångvägar till hållplatsen ska år 2030 vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas.	Ökat byggande i regionen utifrån anslag hos Trafikverket och regiontransportplanen.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Ökat anslag genom Trafikverkets medel via stadsmiljöavtal och landsbygds-satsning.	▲	▲
Delmål 4 Länets hållplatser ska som lägst ha den standard som Trafikverket anger.	Ökade investeringar på hållplatsåtgärder.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Antal byggda objekt.	▲	▲

▲ Går åt rätt håll ▼ Går åt fel håll ● Oförändrad ■ Går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma

Pålitlig, trygg och säker

Myndigheten deltar i Svensk Kollektivtrafiks branschundersökning, Kollektivtrafikbarometern. 2017 genomfördes undersökningen med en ny leverantör, vilket innebar delvis nya frågor, ny frågemetod samt ordningsföljd på frågorna, vilket gör att resultatet är svårt att jämföra exakt med föregående år.

Andelen invånare som är nöjda med kollektivtrafiken fortsätter att öka och utfallet för 2017 blev 62 procent (jämfört med 55 procent 2016), vilket innebär en tredjeplats nationellt.

Under 2017 minskade andelen nöjda resenärer, efter att ha ökat 2016 (utfall 74 procent jämfört med 78 procent 2016). Resultatet för 2016 var ett markant bättre resultat än tidigare utvecklingskurva och resultatet för 2017 ligger i linje med den generella trendkurvan mellan 2012 och 2017. Uppsatt mål (75 procent) var utmanande och i nationell jämförelse ligger Region Västmanland även här på en tredje plats.

Trafiksäker

Hastigheten på om- och nybyggnad av kollektivtrafikens infrastruktur är beroende av tillgången på investeringsmedel. Genom pengar till kollektivtrafikanläggningar via länets kommuner och Trafikverkets stadsmiljö- och landsbygdspengar ser myndigheten att målen är på gång att nås.



Mål 5. Enkel och attraktiv resa

Målet tar avstamp i resenärernas möjlighet att finna, köpa och genomföra resan. Kollektivtrafiken ska hjälpa till att förenkla vardagen för invånarna i Västmanland. Målet uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

I tabellen nedan anges bedömningen av hur det går för myndigheten att nå målet och dess delmål.

Mål 5	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till år 2017	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2016-2017
Enkel och attraktiv resa					▲	▲
Delmål 1 Det ska vara enkelt för alla att finna information om resmöjligheter.	80% anser det enkelt att finna information, enligt NKI.	Vi har nått målet.	Vi har nått målet. (84%)	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 2 Det ska vara enkelt för alla att förstå prismodellen, boka och betala resan.	80% anser det enkelt att förstå, boka och betala, enligt NKI.	Vi har nått målet.	Vi har nått målet	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 3 Betalsystem för resan ska vara oberoende av länsgränser och operatörer.	Biljettsystem för buss respektive tåg möjliggör oberoendet.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Införande av gemensamt biljettsystem	▲	▲
Delmål 4 All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv.	80% anser att kollektivtrafiken är attraktiv, enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi har inte nått målet (79%)	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 5 Störningsinformation och realtidsinformation ska utvecklas och bli enkel att få ta del av.	80% anser det enkelt att finna information, enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi har inte nått målet	Installation och driftsättning av system	▲	▲

▲ Går åt rätt håll ▼ Går åt fel håll ● Oförändrad ■ Går inte att bedöma/inte aktuellt att bedöma

Måluppfyllelse till 2017

Av de fem delmålen har två nått måltalen. Myndigheten kommer att fortsätta arbetet med att förbättra resultatet inom alla fem delmål.

Delmål 3-5

Myndigheten har inte nått målet, men det går åt rätt håll. Delmål fyra är nästan uppnått 79 procent anser at kollektivtrafiken upplevs som attraktiv. Målet är satt till 80 procent.

Utveckling av ett gemensamt betalsystem för tågresenärer i Mälardalen, kallat Movingo, lanserades den 1 oktober 2017. Movingo gäller på SJ's tåg mellan två tågstationer samt i lokaltrafiken längs sträckan.

De tekniska system som behövs för att nå ett gemensamt betalsystem för bussresor över länsgränsen tar längre tid att utveckla än planerat. Även system för att boka, betala och att få information om störningar har visat sig ta längre tid att utveckla än som planerats. Svaren för delmål 5 innehåller också tågresenärers syn på tillgänglig information. Delar av det ligger utanför vår påverkan, men har stor påverkan på måluppfyllelsen.

Linjenätsbeskrivning 2017



Allmän kollektivtrafik

Stommen i trafiksystemet är tågtrafik. Strävan är att övrig trafik anpassas till tågtrafiken. Länets stombusslinjer kompletterar tågtrafiken. Det finns stomlinjer som trafikerar sträckor som inte trafikeras av tåg, och några stomlinjer trafikerar samma sträcka som tåget gör. För de senare finns stombusstrafiken för att skapa ett bättre utbud där tågtrafikens utbud inte motsvarar efterfrågan. Dessa stomlinjer kan även trafikera fler målpunkter än tågtrafiken. Stombusstrafiken bedrivs mellan minst två kommunhuvudorter. Fokus ligger på tågpassningar samt rak och tät trafik med bra utbud både på dagtid, kvällstid och vissa nätter. De kommersiellt drivna busslinjerna som trafikerar Västmanland redovisas sist i avsnittet om stombusstrafiken.

Landsbygdstrafiken kompletterar stombussarna och fokuserar på trafikering av landsbygden. Trafiken är, så långt det är möjligt, anpassad till samtrafik med stombusslinjer för möjlighet till arbetspendling och serviceresande, samt skolorsstart- och sluttider i respektive kommun.

Tätortstrafiken trafikerar kommunernas tätorter. I mindre kommuner fokuserar trafiken främst på yttäckning och utförs i form av linjetrafik och/eller flextrafik. I Västerås är tätortstrafiken uppbyggd av sju stadslinjer med ledorden snabbt, ofta och enkelt. Till dessa linjer finns tre kompletterande servicelinjer som har ett lägre turutbud, men större yttäckning.

Stomtåg

Tåg 50 Dalabanan

Mora/Falun – Avesta – Sala – Uppsala – Stockholm

Linjen trafikerar i huvudsak Falun – Uppsala med vissa turer till Mora och Stockholm. Denna linje knyter ihop norra delen av länet med Uppsala via Sala.

Dubbelturer M-F	10
Dubbelturer Lör	6
Dubbelturer Sön	6

Tåg 54 Godsstråket genom Bergslagen

Gävle – Avesta/Krylbo – Fagersta – Örebro – Hallsberg

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig från Storvik till Mjölby. Banan är till största delen enkelspårig och trafikeras även av persontrafik. I norr ansluter godsstråket i Bergslagen till Norra stambanan och i söder till Södra stambanan. Viktiga anslutningar till stråket är även till Mäljarbanan, Bergslagsbanan samt Västra stambanan.

Dubbelturer M-F	5
Dubbelturer Lör	2
Dubbelturer Sön	2

Tåg 55 Bergslagspendeln

Ludvika – Fagersta – Västerås

Linjen knyter ihop sydvästra Dalarna med Mälardalen och körs mellan Ludvika och Västerås via Fagersta, Ängelsberg, Virsbo, Ramnäs, Hallstahammar, Surahammar och Dingtuna. Linjen anpassas till tåganslutningar i Fagersta och Västerås.

Dubbelturer M-F	18
Dubbelturer Lör	6
Dubbelturer Sön	6

Tåg 56 UVEN

Sala - Västerås - Eskilstuna - Flen - Katrineholm - Norrköping - Linköping

Linjen körs mellan Sala och Linköping med viktiga bytespunkter i Västerås, Eskilstuna, Katrineholm, Norrköping samt Linköping.

Linjedel	M-F	L	S
Sala - Västerås	17	8	8
Västerås - Eskilstuna	19	8	8
Eskilstuna - Norrköping	17	7	7
Norrköping - Linköping	16	7	7

Tåg 57 Mäljarbanan

Hallsberg – Örebro – Västerås – Stockholm

Linjen trafikerar i huvudsak Stockholm – Hallsberg med vissa turer förlängda till Göteborg. Linjen används främst för skol- och arbetspendling, samt till fritids- och serviceresande inom länet mellan orterna Västerås, Köping och Arboga, likväl som till Stockholm och Örebro.

Linjedel	M-F	L	S
Hallsberg - Örebro	17	9	9
Örebro - Västerås	18	9	9
Västerås - Stockholm	26	15	11

Tåg 58 Svealandsbanan

Örebro – Arboga – Eskilstuna – Stockholm

Linjen körs mellan Örebro och Stockholm med anslutning till Mäljarbanan.

Linjedel	M-F	L	S
Örebro - Arboga	7	0	0
Arboga - Eskilstuna	14	8	8
Eskilstuna - Stockholm	19	9	9



Stombuss

Antal busskilometer/år avser utfall 2017. Kostnad/år samt kostnadstäckning är baserad på ramberäkning 2017.

Linje 321

Örebro – Glanshammar - Götlunda

Trafiken bedrivs av Länstrafiken Örebro. Linjen trafikerar Örebro och Glanshammar med vissa förlängda turer till Götlunda. Linje 322 och 323 trafikerar delvis samma sträcka. Tågpassning eftersträvas i Arboga och busspassning sker med lokala landsbygdslinjer i samtliga tätorter längs linjen samt med stomlinje 552 i Götlunda.

Kostnad/år (för Västmanland)	400 000 kr
------------------------------	------------

Linje 351

Lindesberg – Frövi – Fellingsbro - Arboga

Trafiken bedrivs av Länstrafiken Örebro. Tåg- och busspassning med lokala landsbygdslinjer och stomlinjer eftersträvas i Lindesberg, Frövi, Fellingsbro och Arboga.

Linje 500

Skinnskatteberg – Fagersta – Norberg – Avesta/Krylbo

Linjen trafikerar länets nordvästra kommuner och knyter även ihop kommunerna med Dalarna. Tågpassning sker i Fagersta samt i Avesta/Krylbo. Busspassning sker med lokala landsbygdslinjer i Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg. I Skinnskatteberg sker även passning vissa turer med stomlinje 550.

Busskilometer/år	727 000
Kostnad/år	18,9 mkr
Kostnadstäckning	35 %

Linje 511

Västerås – Hallstahammar

Linjen trafikerar Västerås och Hallstahammar och körs via E18 som expressbuss. I Hallstahammar eftersträvas bussanslutning till och från Brukslinjen.

Busskilometer/år	625 000
Kostnad/år	14,7 mkr
Kostnadstäckning	52 %

Linje 514

Västerås – Surahammar

Linjen trafikerar Västerås och Surahammar och körs med få stopp.

Busskilometer/år	509 000
Kostnad/år	12,2 mkr
Kostnadstäckning	36 %

Linje 515**Västerås – Köping**

Linjen trafikerar Västerås och Köping via Dingtuna, Kolbäck och Munktorp. Linjen har tågpassning i Kolbäck till och från Eskilstuna samt anslutningar med Brukslinjen mot Strömsholm och Hallstahammar.

Busskilometer/år	442 000
Kostnad/år	11,5 mkr
Kostnadstäckning	34 %

Linje 550A**Skinnskatteberg – Köping**

Linjen trafikerar Västra Mälardalen och knyter även ihop kommunerna med Eskilstuna. Tågpassning eftersträvas i Köping. Busspassning sker med lokala landsbygdslinjer och med stomlinje 500 i Skinnskatteberg, med stomlinje 515 och 551 i Köping.

Busskilometer/år	969 000
Kostnad/år	24,5 mkr
Kostnadstäckning	25 %

Linje 550B**Köping – Kungsör – Eskilstuna**

Linjen trafikerar Västra Mälardalen och knyter även ihop kommunerna med Eskilstuna. Tågpassning eftersträvas i Köping. Busspassning sker med lokala landsbygdslinjer och med stomlinje 515 och 551 i Köping och med stomlinje 552 i Kungsör. Kostnaden ligger i linje 550A.

Linje 551**Köping – Valskog – Arboga**

Linjen trafikerar Köping och Arboga via Valskog. Busspassning sker med lokala landsbygdslinjer i både Köping och Arboga, och med stomlinje 515 och 551 i Köping samt med stomlinje 552 i Arboga.

Busskilometer/år	247 000
Kostnad/år	6,3 mkr
Kostnadstäckning	33 %

Linje 552**Kungsör – Arboga – Götlunda**

Linjen trafikerar Arboga och Kungsör via Arboga Teknikpark med vissa turer förlängda till Götlunda. Busspassning sker med lokala landsbygdslinjer samt med Örebro linje 321 i Götlunda, linje 551 i Arboga och stomlinje 550B i Kungsör.

Busskilometer/år	199 000
Kostnad/år	5,1 mkr
Kostnadstäckning	15 %

Linje 569**Västerås – Sala**

Linjen trafikerar Västerås och Sala via Romfartuna, Tomta och Kila. Vid bytespunkten Tomta sker bussanslutning mot Ransta och Sättrabrunn/Västerfärnebo. Linjen eftersträvar passning även till tåg- och bussanslutningar i Sala och Västerås.

Busskilometer/år	599 000
Kostnad/år	14,4 mkr
Kostnadstäckning	31 %

Linje 773**Västerås – Uppsala**

Trafiken bedrivs av UL. Linjen trafikerar Västerås och Uppsala som expressbuss.

Kostnad/år	KTM ersätter UL med 5 mkr för samtliga UL-linjers trafikering inom Västmanland
------------	--

Linje 848**Sala – Uppsala**

Trafiken bedrivs av UL. Linjen trafikerar Sala och Uppsala via Heby, Morgongåva, Vittinge, Järlåsa och Vänge.

Kostnad/år KTM ersätter UL med 5 mnkr för samtliga UL-linjers trafikering inom Västmanland

Linje 874 och 774**Västerås – Enköping – Uppsala**

Trafiken bedrivs av UL. Linjerna trafikerar Västerås och Uppsala via Enköping, Östanbro och Hummelsta.

Kostnad/år KTM ersätter UL med 5 mnkr för samtliga UL-linjers trafikering inom Västmanland.

Linje 700

Ludvika – Fagersta – Västerås – Arlanda - Stockholm Trafiken bedrivs av Nettbuss. Linjen trafikerar Ludvika, Fagersta, Västerås, Arlanda och Stockholm via Söderbärke och Smedjebacken.

Linje 800/850/900**Oslo – Karlstad – Örebro – Köping – Västerås – Arlanda/Stockholm**

Trafiken bedrivs av Nettbuss. Linjen trafikerar Oslo-Karlstad-Kristinehamn-Karlskoga-Örebro-Västerås-Arlanda flygplats/Stockholm.

Linje 866**Örebro – Västerås – Enköping – Arlanda**

Trafiken bedrivs av Swebus. Linjen trafikerar Örebro och Arlanda via Västerås och Enköping.

Linje 888**Stockholm - Västerås – Oslo**

Trafiken bedrivs av Swebus. Linjen trafikerar Stockholm, Örebro, Karlstad och Oslo via Västerås.

Linje 927**Västerås – Eskilstuna**

Trafiken bedrivs av Swebus. Linjen trafikerar Västerås och Eskilstuna via Västerås Campus.

Lokala landsbygdslinjer**Brukslinjen****Borgåsund – Kolbäck – Hallstahammar – Surahammar – Ramnäs – Virsbo**

Brukslinjen är samlingsnamnet på det samordnade utbudet av skolbussar, servicelinjer, flexlinjer och linjebussar i stråket från Borgåsund till Virsbo via Kolbäck, Hallstahammar, Surahammar och Ramnäs. Linjen har busspassningar med linje 515 i Kolbäck samt linje 511 i Hallstahammar.

Trafiken bedrivs av Hallstahammars och Surahammars kommun.

Linje 9**Virsbo Fellingvägen – Virsbo järnvägsstation**

Linjen trafikerar Virsbo och har tågpassning vid Virsbo järnvägsstation till Västerås och Fagersta.

Trafiken bedrivs av Surahammars kommun.

Linje 21**Skultuna – Västerås – Hökåsen – Tillberga**

Linjen trafikerar Skultuna och Tillberga via Västerås centrum.

Busskilometer/år 781 000

Kostnad/år 26,0 mnkr

Kostnadstäckning 30 %

Linje 22

Barkarö – Västerås – Irsta

Linjen trafikerar Barkarö och Irsta via Västerås Central.

Busskilometer/år	411 000
Kostnad/år	14,7 mnkr
Kostnadstäckning	20 %

Linje 23**Tidö Lindö – Västerås Central**

Linjen trafikerar Tidö-Lindö och Västerås Central.

Busskilometer/år	90 000
Kostnad/år	2,7 mnkr
Kostnadstäckning	23 %

Linje 24**Kärsta/Orresta – Tortuna – Västerås Central**

Linjen trafikerar Kärsta/Orresta och Västerås Central via Tortuna och Berga som en ringlinje.

Busskilometer/år	162 000
Kostnad/år	4,8 mnkr
Kostnadstäckning	5 %

Linje 31**Sevalla – Tillberga – (Västerås Central)**

Linjen trafikerar Sevalla och Tillberga. I Tillberga finns busspassning till och från Västerås.

Busskilometer/år	4 000
------------------	-------

Linje 32**Törunda – Västerås Central**

Linjen trafikerar Törunda och Västerås Central via Rytterne och Örtagården.

Busskilometer/år	15 000
Kostnad/år	0,4 mnkr
Kostnadstäckning	10 %

Linje 33**Gäddeholm – Irsta – (Västerås Central)**

Linjen är anropsstyrd och trafikerar Gäddeholm och Irsta. I Irsta finns busspassning till och från Västerås.

Linje 35**Ängsö – Irsta - (Västerås Central)**

Ny linje som trafikerades under sommaren 2017. Kommer även att trafikeras sommaren 2018 och därefter kommer linjen att utvärderas. I Irsta finns busspassning till och från Västerås.

Busskilometer/år	9 000
------------------	-------

Linje 36**Östanbro – Irsta – (Västerås Central)**

Linjen trafikerar Östanbro och Irsta. I Irsta finns busspassning till och från Västerås.

Busskilometer/år	21 000
Kostnad/år	0,6 mnkr
Kostnadstäckning	10 %

Linje 49**Kungsör - Valskog**

Linjen trafikerar Kungsör, Valskog samt Kungs Barkarö. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Kungsörs kommun. I Kungsör finns busspassning med stomlinje 550B och 552.

Busskilometer/år	23 000
Kostnad/år	0,7 mnkr
Kostnadstäckning	43 %



Linje 53

Kungsör – Torpa – Östertibble

Linjerna trafikerar tillsammans östra delen av Kungsörs kommun, på norra respektive södra sidan av E20. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Kungsörs kommun. I Kungsör finns busspassning med stomlinje 550B och 552.

Busskilometer/år	27 000
Kostnad/år	0,9 mnkr
Kostnadstäckning	19 %

Linje 54

Norrby – Medåker – Arboga

Linjen trafikerar Norrby, Arboga samt Medåker. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Arboga kommun. I Arboga finns busspassning med stomlinje 551 och 552.

Busskilometer/år	18 000
Kostnad/ år	0,5 mkr
Kostnadstäckning	6%

Linje 56

Skinnskatteberg – Färna – Bernshammar

Linjen trafikerar Skinnskatteberg, Färna och Bernshammar. I Skinnskatteberg finns busspassning till stomlinje 500 och 550A. I Bernshammar finns busspassning med stomlinje 550A, samt i Färna med linje 83.

Busskilometer/år	45 000
Kostnad/år	1,1 mkr
Kostnadstäckning	9 %

Linje 59

Arboga – Tyringe – Herrfallet - Lillebo

Linjen trafikerar Arboga och Lillebo via Tyringe och Herrfallet. Linjen trafikerar även området Brattberget i Arboga. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Arboga kommun. I Arboga finns busspassning med stomlinje 551 och 552.

Busskilometer/år	40 000
Kostnad/år	1 mnkr
Kostnadstäckning	6 %

Linje 60

Sala – (Ösby) - Saladamm – Jugansbo

Linjen trafikerar Sala, Saladamm och Jugansbo. I Sala finns tågpassning samt busspassning med

stomlinje 569. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	94 000
Kostnad/år	2,7 mnkr
Kostnadstäckning	26 %

Linje 61

Sala – Salbohed – Västerfärnebo

Linjen trafikerar Västerfärnebo, Salbohed och Gullvalla. Vissa turer är även förlängda till Hörnsjöfors. I Sala finns tåg- samt busspassningar, i Salbohed finns busspassning med linje 461A, i Västerfärnebo finns busspassning med linje 86. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	125 000
Kostnad/år	3,1 mnkr
Kostnadstäckning	19 %

Linje 62

Sala – Sättrabrunn – Fläckebo – Salbohed – Västerfärnebo

Linjen trafikerar Sättrabrunn och Fläckebo. Linjen har busspassning med stomlinje 569 samt linje 65 vid Tomta, i Västerfärnebo finns busspassning med linje 86. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	155 000
Kostnad/år	4,0 mkr
Kostnadstäckning	14 %

Linje 63

Sala – Broddbo – Möklinta – (Vivastbo/Bännbäck)

Linjen trafikerar Möklinta, Vivastbo/Bännbäck och Broddbo. I Sala finns tåg- och busspassningar. I Möklinta finns busspassning med linje 64. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	123 000
Kostnad/år	3,2 mkr
Kostnadstäckning	20 %

Linje 64/464

Sala – Saladamm – Möklinta – Rosshyttan – (Kilbo skola)

Linjen trafikerar Rosshyttan och Möklinta. I Möklinta finns busspassning med linje 63. Vissa turer förlängda till Kilbo skola (464). Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	43 000 / 9 000
Kostnad/år	1,1mkr / 0,3 mkr
Kostnadstäckning	12 % / 15%

Linje 65

Sala – Kumla – Ransta – Tomta/Vallrum

Linjen trafikerar Vallrum/Vad – Ransta och Kumla kyrkby. Linjen har busspassning med stomlinje 569 och 62 vid Tomta. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	112 000
Kostnad/år	3,1 mkr
Kostnadstäckning	25 %

Linje 66

Varmsätra – Sala

Linjen trafikerar Varmsätra och Sala. Vissa turer körs via Ängshagen i Sala och några turer är förlängda till Norrberg och Svartängen. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	32 000
Kostnad/år	0,9 mkr

Kostnadstäckning	23 %
------------------	------

Linje 81

Skinnskatteberg – Riddarhyttan

Linjen trafikerar Skinnskatteberg och Riddarhyttan. I Skinnskatteberg finns busspassning med stomlinje 500, 550A. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Skinnskattebergs kommun.

Busskilometer/år	50 000
Kostnad/år	1,4 mkr
Kostnadstäckning	27 %

Linje 82

Fagersta – Ängelsberg – Virsbo

Linjen trafikerar Fagersta och Virsbo via Ängelsberg. Busspassning finns med linje 83 och 84 vid Risbroplan i Fagersta. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Fagersta kommun.

Busskilometer/år	45 000
Kostnad/år	1,5 mnkr
Kostnadstäckning	15 %

Linje 83

Fagersta – Åvestbo – Färna

Linjen trafikerar Fagersta och Färna via Åvestbo. Busspassning finns med linje 82 och 84 vid Risbroplan i Fagersta, samt med linje 56 i Färna. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Fagersta kommun.

Busskilometer/år	31 000
Kostnad/år	1,0 mkr
Kostnadstäckning	11 %

Linje 84

Fagersta – Hedkärna – Huggnora

Linjen trafikerar Fagersta och Huggnora via Hedkärna. Busspassning finns med linje 82 och 83 vid Risbroplan i Fagersta. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Fagersta kommun.

Busskilometer/år	27 000
Kostnad/år	1,2 mkr
Kostnadstäckning	10 %

Linje 85

Norberg - Kärrgruvan - Norberg

Linjen trafikerar Kärrgruvan. Vissa turer går även till Skallberget. Busspassning till linje 500. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Norbergs kommun.

Busskilometer/år	50 000
Kostnad/år	1,7 mkr
Kostnadstäckning	48 %

Linje 86

Norberg – Karbenning - Västerfärnebo

Linjen trafikerar Norberg och Västerfärnebo via Karbenning. I Norberg finns busspassning med stomlinje 500. I Västerfärnebo finns busspassning till linje 61 och 62. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Norbergs kommun.

Busskilometer/år	52 000
Kostnad/år	1,3 mnkr
Kostnadstäckning	12 %

Linje 87

Norberg – Flängan – Karsbo

Linjen trafikerar Norberg och Karsbo via Flängan. I Norberg finns busspassning med stomlinje 500. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Norbergs kommun.

Busskilometer/år	23 000
Kostnad/år	0,7 mnkr

Kostnadstäckning 19 %

Linje 111A

Västerås – Hamra

Linjen är anropsstyrd och trafikerar Västerås och Hamra via Gilltuna och Fromtorp.

Linje 113A

Surahammar – Ramnäs – Virsbo

Linjen är anropsstyrd nattrafik fredag och lördag. Linjen trafikerar Surahammar, Ramnäs och Virsbo. I Surahammar finns busspassning med linje 514.

Linje 114A

Västerås – Kranshällarna

Linjen är anropsstyrd och trafikerar Västerås och Kranshällarna via Häljebo och Skästa.

Linje 221

Götlunda – Lunger

Linjen trafikerar Götlunda och Lunger. Busspassning finns med stomlinje 552 samt linje 321 i Götlunda. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Arboga kommun.

Linje 252

Arboga – Kungsör

Linjen trafikerar Arboga och Kungsör via Skäftruna, Granhammar och Arboga Teknikpark. Busspassning finns med stomlinje 550B i Kungsör. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Kungsörs kommun.

Busskilometer/år	15 000
Kostnad/år	0,4 mnkr
Kostnadstäckning	40 %

Linje 361

Smedjebacken – Fagersta

Trafiken bedrivs av Dalatrafik. Linjen trafikerar Smedjebacken, Söderbärke, Fagerstas nordvästra delar samt Fagersta centrum.

Linje 362

Smedjebacken - Hedkärna

Trafiken bedrivs av Dalatrafik. Linjen trafikerar Smedjebacken, Söderbärke och Hedkärna.

Linje 461A

(Sala) – Salbohed – Brobacke – Västerbykil

Linjen trafikerar Brobacke, Västerbykil och Häggebacken. I Salbohed finns busspassning med linje 61. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun.

Busskilometer/år	43 000
Kostnad/år	1,4 mnkr
Kostnadstäckning	22 %

Linje 461B

Västerbykil – Brobacke - Sala

Linjen trafikerar Västerbykil och Brobacke och körs direkt till Sala. Linjen är främst anpassad efter skolorna i Sala kommun. Kostnaden ligger i linje 461A.

Tätortstrafik

ARBOGA

Linje 2

Linjen trafikerar Arboga Resecentrum och Arboga Teknikpark.

Anropsstyrd tätortstrafik

Trafiken är anropsstyrd och gäller mellan två adresser för resande inom en fyrakilometersradie från Arboga centrum.

FAGERSTA

Fagerstalinjen

Jvst – Vilhelminaparken – Kolarbyn – Vilhelmina- parken – Jvst – Fårbo – Jvst

Linjen trafikerar Fagersta tätort i nord-sydlig riktning och täcker upp stora delar av tätorten.

Flexlinjen Fagersta

Trafiken är anropsstyrd och består av olika flexpunkter att resa mellan.

HALLSTAHAMMAR

I Hallstahammar körs en servicelinje och flexlinje. Flexlinjen trafikerar även i Kolbäck.

SURAHAMMAR

I Surahammar körs en servicelinje och flexlinje. Flexlinjen trafikerar även i Ramnäs.

KÖPING

Flexlinjen Köping

Trafiken är anropsstyrd och består av olika flexpunkter att resa mellan.

Linje 4

Linjen är anropsstyrd och trafikerar centrala Köping samt Malmön. Trafiken bedrivs endast sommartid.

SALA

Silverlinjen

Linjen trafikerar Ängshagen, Centrum, Sala Resecentrum och Skuggan. Vissa delar av linjen är anropsstyrd.

Silvergruvan

Linjen är anropsstyrd och trafikerar Sala Resecentrum och Sala Silvergruva. Trafiken bedrivs endast sommartid.

VÄSTERÅS

Linje 1

Skälby – Bjurhovda

Linjen trafikerar Skälby – Bjurhovda via Bäckby, Hammarby, Centrum, Centralen och Sjukhuset.

Linje 2

Norra Gryta – Björnö

Linjen trafikerar Norra Gryta och Björnö via Rocklunda, Centrum, Centralen, Framnäs, Hässlö och Björnö.

Linje 3

Erikslund – Stockholm, Västerås Flygplats



Linjen trafikerar Erikslund och Västerås flygplats via Råby, Centrum, Centralen och Viksäng.

Linje 4

Brottberga – Finnslätten Norra

Linjen trafikerar Brottberga och Finnslätten via Vallby, Pettersberg, Centrum, Centralen och Malmaberg.

Linje 5

Tunbytorp – Hälla

Linjen trafikerar Tunbytorp och Hälla via Skallberget, Centrum, Centralen, Klockartorpet och Hälla.

Linje 6

Rönaby – Finnslätten Norra

Linjen trafikerar Rönaby och Finnslätten Norra via Rocklunda, Centrum, Centralen, Gideonsberg och Stenby.

Linje 7

Hacksta – Centralen

Linjen trafikerar Hacksta och Centralen.

Linje 11

Eriksborg – Viksäng

Linjen trafikerar Eriksborg och Viksäng via Bäckby, Råby, Vetterlund, Centrum, Centralen, Sjukhuset och Klockartorp.

Linje 12

Stenby – Hälla syd

Linjen trafikerar Stenby och Hälla syd via Aroslund, Centrum, Centralen, Haga, Malmaberg, Sjukhuset och Skiljebo.

Linje 13

Önsta Gryta – Centralen

Linjen trafikerar Önsta Gryta och Centralen via Hovdestalund, Biskopsängen och Centrum

