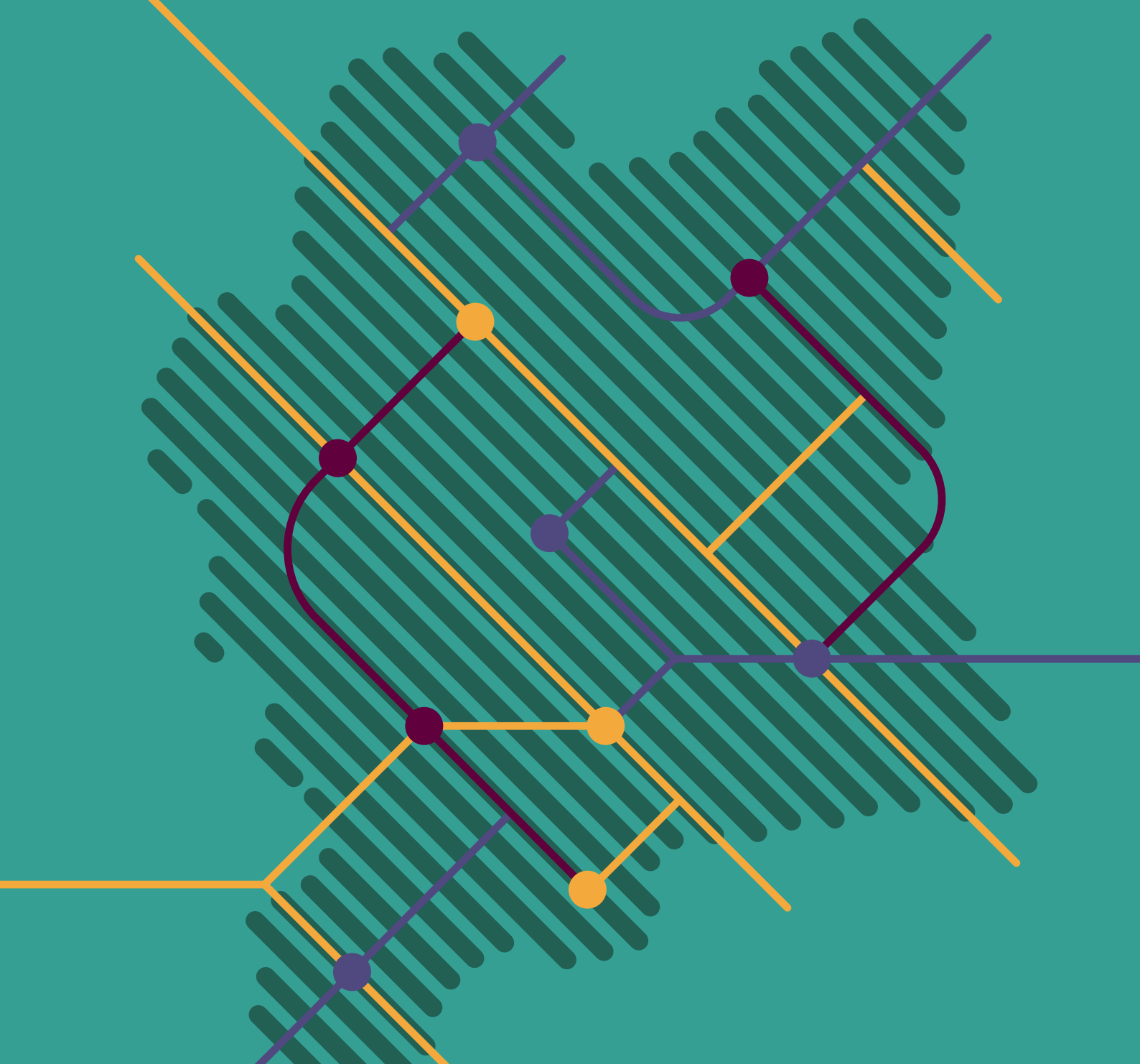




Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram

Version godkänd av Kollektivtrafiknämnden 2021-08-31



Förord

Tredje versionen av Västmanland regionala Trafikförsörjningsprogram beskriver mål och behov för länets invånare och utveckling, med riktning mot och bortom 2030. Med en tillbakablick på tidigare program ser vi att mycket som vi då såg, nu har fått effekt. Utökad tågtrafik med nya och moderna fordon, kollektivtrafik som fullt ut utförs med förnybara bränslen och där resandet i länets busstrafik i stort fördubblats de senaste tio åren.

Denna version har dels mål och behov tydligare i fokus, dels knutit an till Region Västmanlands nyligen antagna regionala utvecklingsstrategi. Målsättningen är att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ska öka till 30 procent, samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till att hela länet utvecklas och därmed bidra till ett livskraftigare Västmanland.

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram under en period där samhället upplevt stora utmaningar kring pandemin covid-19:s utveckling. Resandet i kollektivtrafiken har som följd av restriktioner och uppmaning att om möjligt välja andra färdmedel under perioder halverats. De långsiktiga följderna av pandemin och påverkan på resmönster är oviss. Det är dock en utveckling som noggrant kommer att följas upp, vilket kan leda till ett behov av att relativt snart revidera och uppdatera programmet.

Kollektivtrafiken i Västmanland är ett gemensamt åtagande mellan, främst, länets kommuner och regionen.

Det är därför särskilt glädjande att, utifrån de remissvar som inkommit, se att det finns ett stort stöd och intresse för utveckling av kollektivtrafiken i enlighet med de mål som vi har identifierat i Trafikförsörjningsprogrammet.

Det har varit inspirerande och roligt att, i bred samverkan, arbeta fram det nya Trafikförsörjningsprogrammet. Förhoppningen är att det ska vara ett läsvärt program som även du som inte arbetar dagligen med kollektivtrafik ska kunna ta del utav och att det för dig som arbetar med dessa frågor blir en naturlig utgångspunkt i ditt dagliga arbete. Det känns inspirerande att nu anta utmaningen att arbeta för att programmets intentioner kan uppfyllas.



Tommy Levinsson,
**Ordförande,
Kollektivtrafiknämnden**



Arne Andersson,
**Förvaltningsdirektör,
Kollektivtrafikförvaltningen**

Innehållsförteckning

Inledning	7
Lag (2010:1065) om kollektivtrafik	7
Trafikplikt	8
Programmets kontext	8
Vårt utgångsläge	10
Befolkning	10
Pendling	10
Västmanlands kollektivtrafik	12
Några pågående projekt för framtida utveckling	18
Några trender med påverkan på kollektivtrafiken	21
Mål för kollektivtrafiken	22
Vision och mål	23
Uppföljning måluppfyllelse	24
Så kan vi arbeta för måluppfyllelse	25
Kommuner bidrar till måluppfyllelse	25
Baskrav	29
Effektivitetskrav	29
Miljökrav	29
Tillgänglighetskrav	29
Kvalitetskrav	29
Trygg och säker kollektivtrafik	29
Behov av kollektivtrafik för måluppfyllelse	30
Storregional trafik	30
Regional stomtrafik	30
Inomkommunal trafik	34
Förutsättningar för kommersiell trafik att bidra till måluppfyllelse	35
Genomförande och ekonomi	36
Tidsperspektiv	36
Arbetsfördelning	36
Behov infrastruktur fram till 2030	38
Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	42
Trygghet i och runt kollektivtrafiken	42
Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön	44
Digitalisering	44
Marknadsföring och information	45
Utveckla innovativa lösningar	45
Samråd och underlag	46
Samrådsprocess	46
Källor och underlagsmaterial	47
Kontakt	47







Inledning

Kollektivtrafik definieras, i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning, som persontransporter av allmän ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Det omfattar, vanligtvis, trafik med tåg eller bussar som är öppna för alla att resa med. Kollektivtrafik möjliggör bland annat för människor att bo och studera/arbeta på olika platser, besöka släkt och vänner eller delta i aktiviteter.

I Västmanlands län är det Region Västmanland i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet som har det övergripande ansvaret för utveckling av kollektivtrafiken. I denna tredje versionen av Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram beskrivs mål och behov för länets invånare och länets utveckling med riktning mot och bortom 2030.

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

Länets kollektivtrafik har succesivt förbättrats under 2000-talet vilket har bidragit till ökad pendling.

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

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

Framförallt ökar pendlingen över länsgräns där pendlingen in till länet ökar mest, vilket är viktigt inte minst för länets kompetensförsörjning.

Länets utmaningar är dock fortsatt stora där kollektivtrafiken har en viktig roll att öka tillgängligheten till arbetsmarknad och utbildning och i att bidra till en livskraftig utveckling för hela länet. Det är i detta perspektiv särskilt viktigt att utveckla trafiken i takt med att nya resmönster etableras som följd av förändrad samhällsstruktur. Där två konkreta exempel är den snabba digitala omställningen i arbetslivet och utvecklingen av arbetsplatsområdet Finnslätten i Västerås.

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

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

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

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



Foto: Yujin Zhang

Trafikplikt

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

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

Programmets kontext

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



Regional Utvecklingsstrategi (RUS)

Övergripande och långsiktig strategi, som pekar ut hur Region Västmanland, kommunerna, näringsliv, myndigheter, universitet, folkbildning, föreningsliv och civilsamhälle tillsammans vill möta regionens utmaningar och utveckla länet.

Trafikförsörjningsprogram för Region Västmanland
Strategiskt dokument som utifrån mål uppsatta i RUS formulerar behov, mål och strategier för regional kollektivtrafik i länet.

Trafikplan
Genomförandeplan som beskriver konkreta åtgärder för att uppnå de mål och strategier som har formulerats i Trafikförsörjningsprogrammet.

Figur 1 Trafikförsörjningsprogrammet är ett av flera styrdokument för länets regionala utveckling.

Vårt utgångsläge

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

Befolkning

Befolkningsutvecklingen i Västmanland har under 2000-talet varit positiv. I genomsnitt har befolkningen ökat med ungefär 1 400 personer per år men har under de senaste fem åren varit än större och ökat med i genomsnitt cirka 2 000 personer per år. Samtliga delar av länet har under den senaste tioårsperioden haft en positiv befolkningsutveckling. Länet domineras dock i allt större utsträckning befolkningsmässigt av Västerås som 2020 är Sveriges sjunde största kommun.

Regionens prognos är att befolkningen år 2030 uppnår runt 300 000 invånare.

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

Pendling

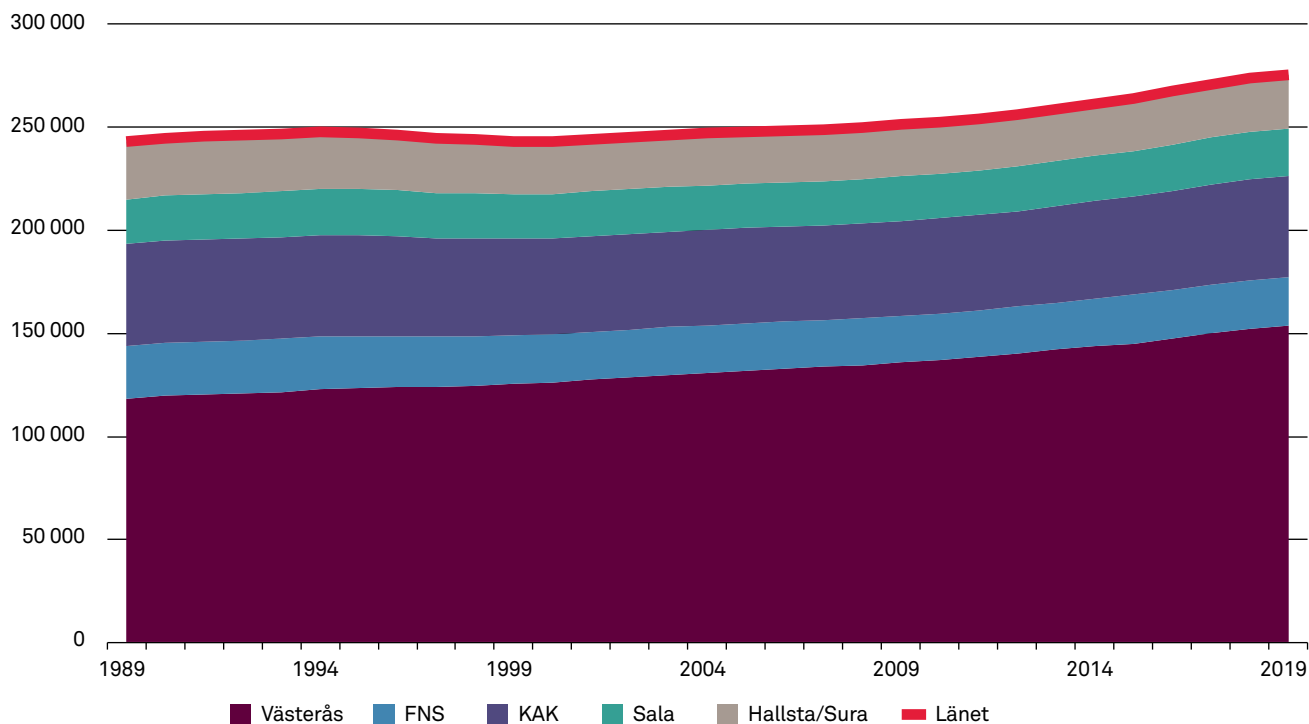
Arbets- och studiependling är centralt för bedömning av behov av kollektivtrafik.

Generellt har utvecklingen i såväl Västmanland som Stockholm/Mälarenregionen tydligt gått mot att såväl arbetsmarknaden som upptagningsområdet för skolor utvidgas med följd att barn och ungdomar reser allt längre sträckor för att ta sig till och från utbildning. För Västmanlands län är det pendlingen över länsgräns som ökat mest. Sedan 2004 har pendlingen in till länet ökat med nästan 50 procent och pendling ut från länet med drygt 30 procent. Framförallt är det pendling mellan Västerås och Stockholm som ökar. Det finns en skillnad i pendlingsmönster mellan män och kvinnor där kvinnor i större utsträckning arbetar i hemkommunen medan män pendlar i större utsträckning över länsgräns. Det finns dock en tendens att skillnaden jämnas ut och att även kvinnor i större utsträckning pendlar över kommun- eller länsgräns.

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

Förvärvsarbetande som bor i Västmanland och arbetar:	2008		2018	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
I hemkommunen	72%	79%	69%	76%
I annan kommun men inom Västmanlands län	14%	12%	15%	13%
I grannlän eller Stockholms län	12%	8%	15%	10%

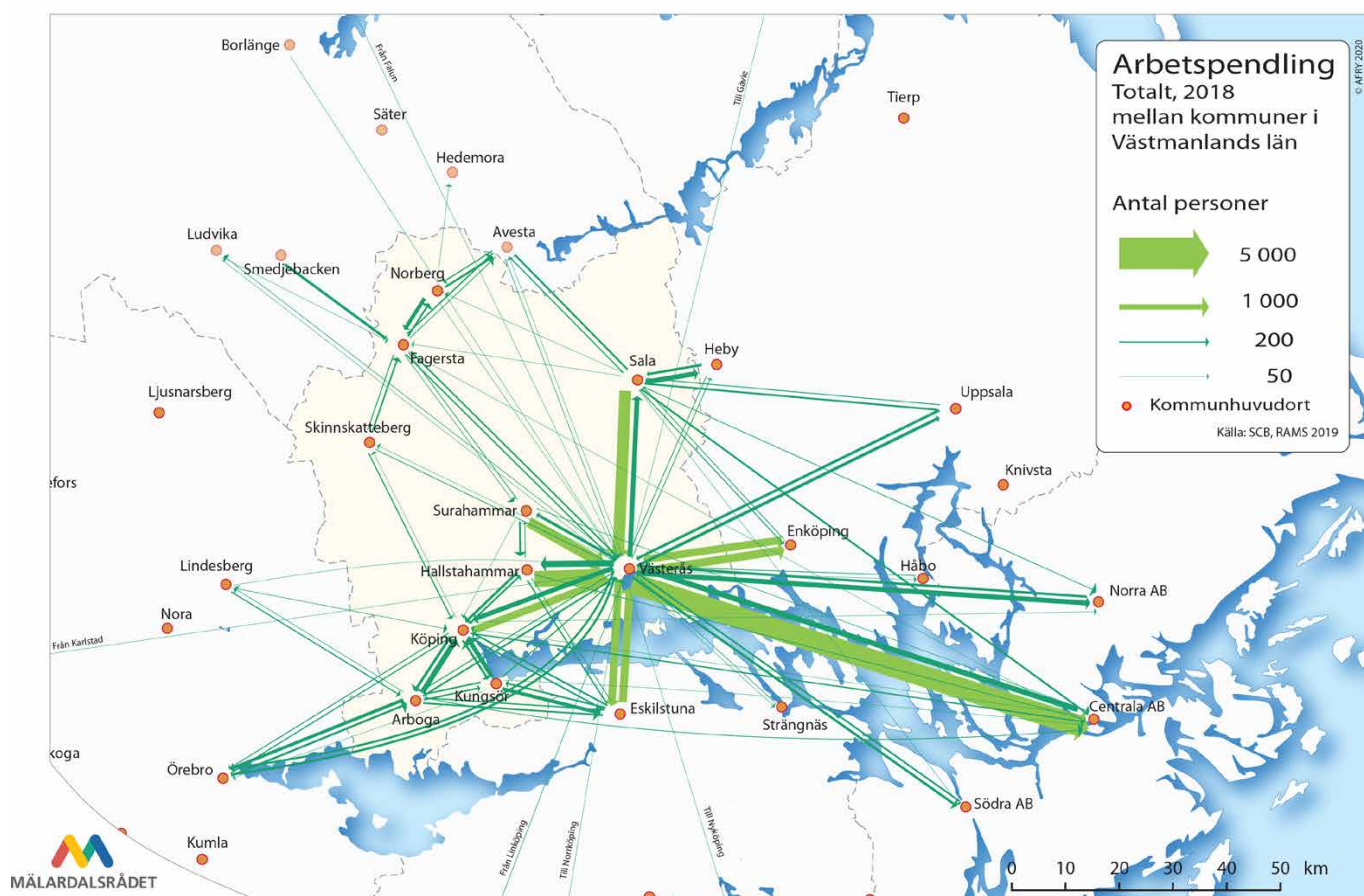
Tabell 1 Andel förvärvsarbetande som bor i Västmanland med arbetsplats inom kommun, inom länet eller i angränsande län/Stockholm.



Figur 2 Befolkningsutveckling i Västmanland, uppdelat i kommungrupper (Källa: SCB).

ARBETSPENDLING 2018 VÄSTMANLANDS LÄN

TOTALT



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



Foto: Matthias Pfeil

Västmanlands kollektivtrafik

Kollektivtrafikens organisation och samverkan

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

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

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

KTF har ett nära samarbete och regelbunden dialog med länets kommuner. Även samråd med angränsade län och Trafikverket sker kontinuerligt kring olika aktuella frågor. Tågtrafik utvecklas och upphandlas via de gemensamt ägda bolag via storregional samverkan, Mälardalstrafik AB och Tåg i Bergslagen (TiB).

Regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och kommuner samverkar också inom ramen för En Bättre Sits (EBS), ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland som koordineras genom Mälardalsrådet. Aktörerna för EBS tar fram en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter.

Kollektivtrafikens finansiering

Länets kollektivtrafik finansieras av biljettintäkter och resterande (underskott) via skattemedel. Trafikkostnader för allmän kollektivtrafik uppgick år 2019 till ca 544 miljoner kr medan trafikintäkterna från densamma uppgick till 183 miljoner kr. Det motsvarar en kostnadstäckning på runt 33 procent.



Hur underskottet för kollektivtrafiken ska fördelas mellan Region Västmanland och länets kommuner regleras i ett avtal (Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län). År 2019 var det totala bidraget från regionen och länets kommuner ca 590 miljoner kr. I bidraget ingår utöver nettokostnad för den allmänna kollektivtrafiken även kostnader för utförande av särskild kollektivtrafik.

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

Länet berörs av fem linjer med persontrafik där samtliga länets tio kommuner har tågstopp.

Trafikens struktur

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.

Mälardalstrafik ägs gemensamt av länen i Stockholm, Uppsala, Södermanland, Östergötland, Örebro och Västmanland. Trafiksystemet är idag en blandning av upphandlad trafik via tjänstekoncessionsavtal och kommersiell trafik med avtal om biljettsamverkan. Bland annat som följd av att ägarna av Mälardalstrafik anskaffat egna fordon, Mälartåg, har trafiken på UVEN och Svealandsbanan upphandlats genom bruttoavtal med planerad avtalsstart december 2021.

TiB är en samverkan mellan länen i Örebro, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. TiB-trafiken omfattar för Västmanlands del persontrafik på Bergslagspendeln (Västerås-Fagersta-Ludvika) samt Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Gävle via Fagersta). Tåg i Bergslagens trafik är upphandlad i ett paket där nuvarande avtal, med SJ som utövare, löper mellan december 2016 och december 2023. Avtalsformen är tjänstekoncessionsavtal där utövaren behåller biljettintäkter och ansvarar för prissättning.



Busstrafik

KTF är beställare av trafik och kravställare för länets busstrafik som utförs under varumärket VL.

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

Västerås inomkommunala trafik, står för runt 70 procent av länets totala utbud av busstrafik.

Regional stomtrafik med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas. Detta inkluderar även busstrafik över länsgräns till Avesta (linje 500 mellan Skinnskatteberg/Fagersta/Norberg och Avesta) samt till Eskilstuna (linje 550 B) mellan Köping/Kungsör och Eskilstuna.

Den inomkommunala busstrafiken skiljer sig mellan kommuner. Västerås inomkommunala trafik, står för runt 70 procent 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.

I Hallstahammar och Surahammars kommuner har kommunerna, på uppdrag av KTF, på egen hand upphandlat allmän kollektivtrafik som en del av ett samordnat trafikupplägg med skolskjuts och anropsstyrd trafik under konceptet Brukslinjen. Från 2021 är den linjelagda delen av Brukslinjen en del av VL-trafiken.

Därutöver finns samverkansavtal med Upplands lokaltrafik för busstrafik över länsgräns mellan Uppsala och Sala, Uppsala och Västerås samt Enköping och Västerås. Region Örebro län bedriver busstrafik över länsgränsen mellan Lindesberg och Arboga med samverkan kring biljettgiltighet.

Kommersiell trafik

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

På Mälardalstrafiken finns periodkortsavtal upprättade vilket innebär att VLs och Mälardalstrafiks periodprodukter är giltiga att resa med.

Skolskjuts

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

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

Färdtjänst och riksfärdtjänst

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

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

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

Kompletteringstrafik

Den resenär som är skriven på en adress som ligger mer än 1 200 meter från närmaste hållplats har rätt att ansöka om att få resa med kompletteringstrafik. Med kompletteringstrafik kan upp till fyra enkelresor göras per vecka mellan hemadressen och närmsta ort med basutbud av handel och service. Trafiken är öppen mellan kl 9 och 14 under vardagar och priset för en resa är 40 kronor.

Resandet

Marknadsandelen för kollektivtrafiken uppgick år 2019 till mellan 15-20 procent enligt Svensk Kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer.

Inom VL-trafiken registrerades under 2019 knappt 14,5 miljoner påstigningar med VL-produkter inom buss- och tågtrafiken i länet. Resandet domineras av period- och skolkortsresande och är starkt koncentrerat till Västerås kommun där nära 85 procent av alla registrerade påstigningar görs. De regionala linjerna står för drygt 10 procent och tågtrafiken (inom länet och med VL-produkter) för runt 4 procent. Lokal, inomkommunaltrafik, står för runt 1 procent av antalet registrerade påstigningar. Därutöver görs ett stort antal buss- och tågresor till/ från målpunkter utanför länet. Bland annat görs runt en halv miljon påstigningar med UL:s busstrafik till/från Västmanlands län. Inom Mälardalstrafik finns statistik över sålda periodbiljetter (Movingo) som indikerar att det görs runt 1 - 1,5 miljon resor med Movingo om året till/från Västmanland varav en majoritet görs på sträckan Västerås-Stockholm.

I Hallstahammar och Surahammars kommuner där trafiken fram till 2021 organiserats utanför VL-trafiken görs årliga

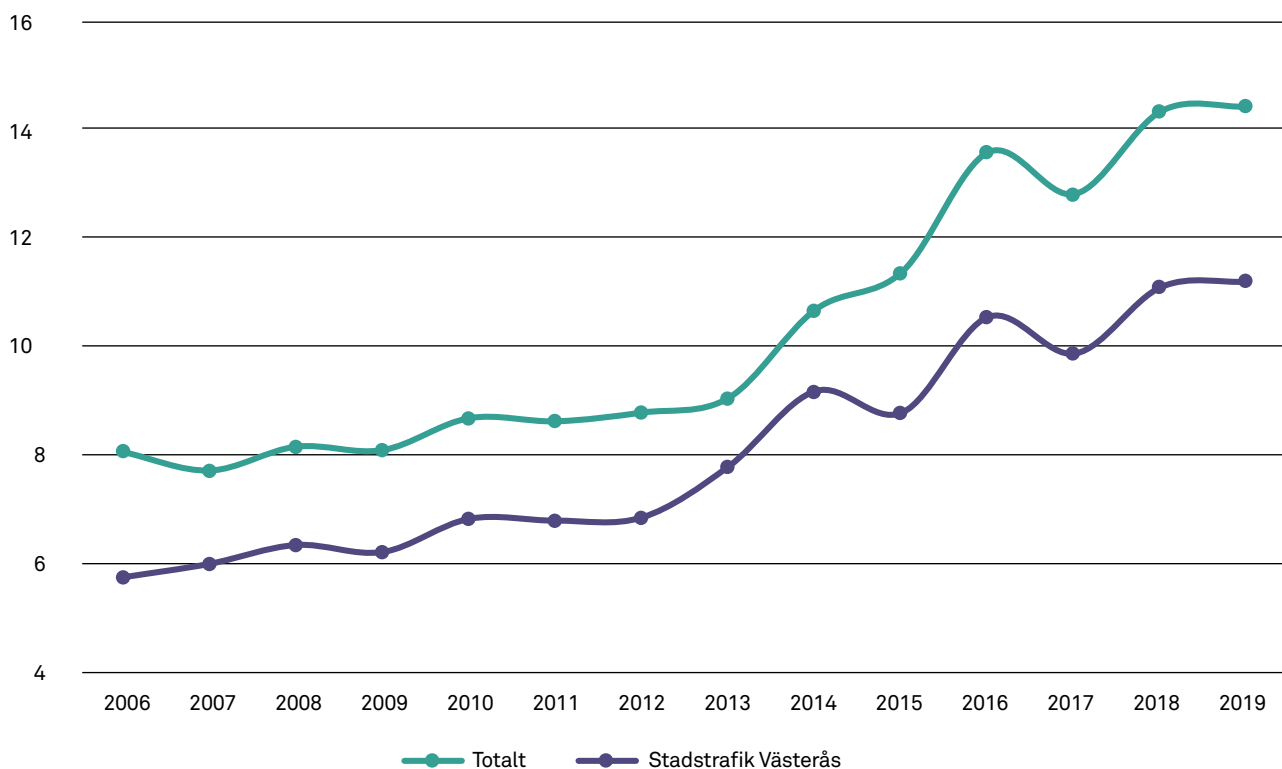
manuella räkningar av trafikutövaren vilket visar på ett resande motsvarande ca 200 000 påstigningar per år i Hallstahammars kommun och 75 000 påstigningar per år i Surahammars kommun.

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

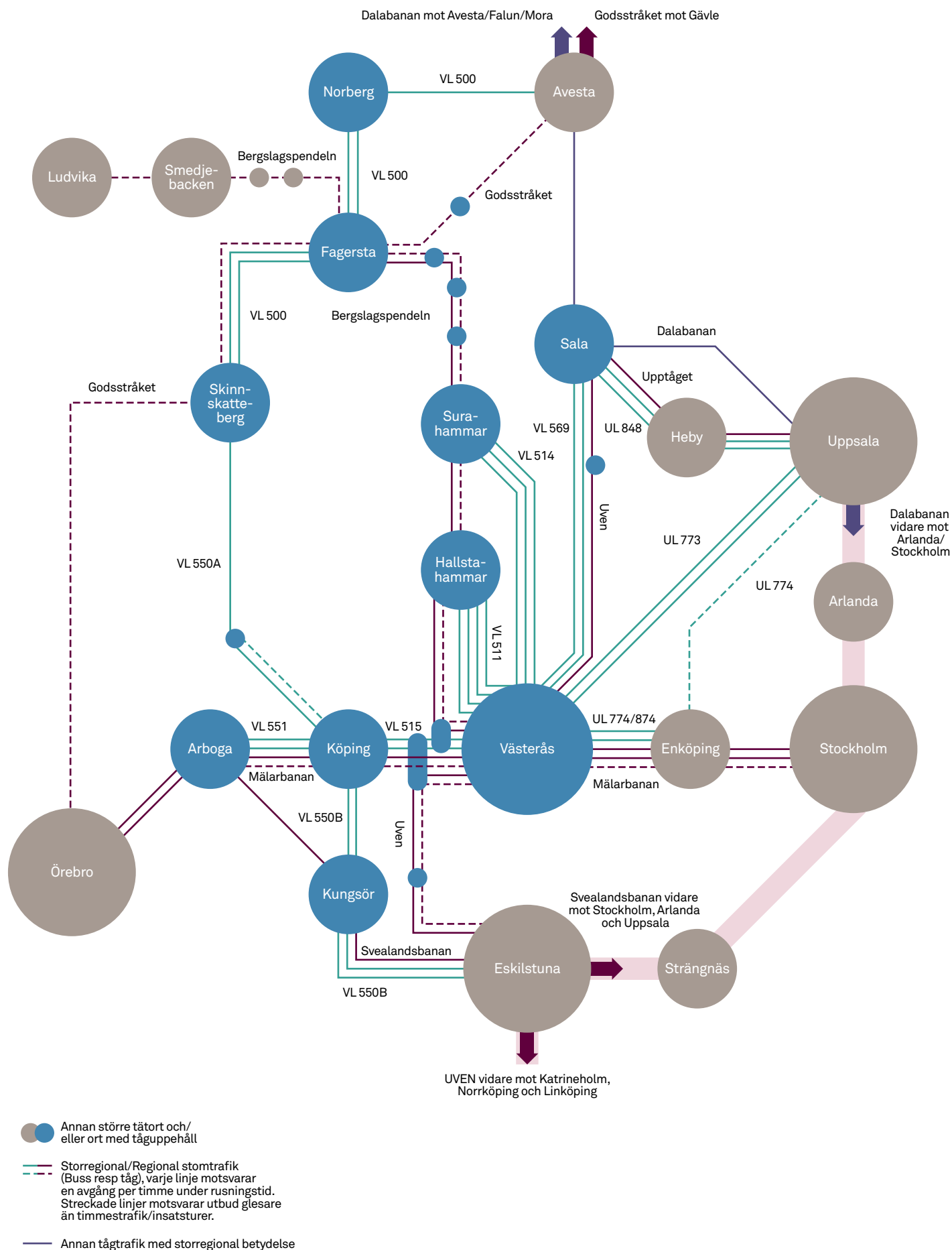
Resandeutvecklingen har under lång tid varit positiv där resandet inom VL-trafiken mellan 2006 och 2019 ökat med 80 procent.

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

Miljontal



Figur 4 Andel förvärsarbetande som bor i Västmanland med arbetsplats inom kommun, inom länet eller i angränsande län/Stockholm.



Figur 5 Översikt regional kollektivtrafik 2021, tåg och busstrafik, vare linje motsvarar en avgång/timme under högtrafik. Inomkommunal kollektivtrafik kompletterar i olika grad inom respektive kommun. Förutom centralorter är tätorter med minst 800 invånare inkluderade.

Några pågående projekt för framtida utveckling

Fyrspår Mäljarbanan

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

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln sträcker sig från Västerås till Ludvika. Det är av regional nytta att få en effektivare trafikering samt skapa förutsättningar för en förbättrad turtäthet. För detta har medel avsatts i den regionala infrastrukturplanen motsvarande ca 120 miljoner kr.

Under första halvåret 2021 pågår en funktionsutredning som ska analysera vilka eventuella ytterligare åtgärder som krävs för att möjliggöra utökad trafikering med ett effektivt nyttjande av befintlig fordonsflotta.

Utvecklad tågtrafik genom storregional samverkan

Under flera år har länen i Mälardalen genom samverkansbolaget Mälardalstrafik arbetat för att utveckla tågtrafiken i Mälardalen där etapp 2 träder i kraft i samband med tidtabellsåret 2022. Etapp 2 innebär utökad trafik samt att trafiken för första gången handläts upp i konkurrens. I Tåg i Bergslagen har ett långsiktigt program tagits fram för att identifiera framtida fordonsbehov. Programmet pekar på en utveckling mot halvtimmetrafik på Bergslagspendeln i mitten på 2020-talet och därefter fortsatt utveckling med ytterligare förtätning under högtrafik. Programmet kommer bearbetas vidare.

Mäljarporten

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.



Figur 6 En ny bussterminal med ökad kapacitet är en del av projektet Mäljarporten och viktigt för framtidens kollektivtrafik i Västerås och för hela länets utveckling.

Bussterminalen ska ha direkt access till plattformarna för tågen och precis som idag vara lokaliserad på den norra sidan av spårområdet. Det nya resecentrumet kommer ge ökad kapacitet för såväl buss och tåg och bidra till effektivare resenärströmmar. Planeringen för utbyggnaden är långsiktig och förberedd för en andra etapp när resandet har ökat så mycket att behovet finns.

Åtgärdsvalsstudie Finnslätten

Trafikverket kommer under 2021 och 2022 genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) tillsammans med Västerås stad och Region Västmanland. ÅVS är ett arbetssätt som grundar sig på dialog mellan Trafikverket och bland annat kommuner och regioner och görs tidigt i planeringen för att skapa en helhetsbild och identifiera hållbara förslag på åtgärder. ÅVS:en för Finnslätten ska, i dialog med berörda intressenter, identifiera och utreda behov av mobilitet och tillgänglighet till Finnslätten idag och framåt. I arbetet kommer fyrstegsprincipen vara vägledande för att kunna landa i en trafiklösning som tillgodoser rätt behov till rätt samhällskostnad.

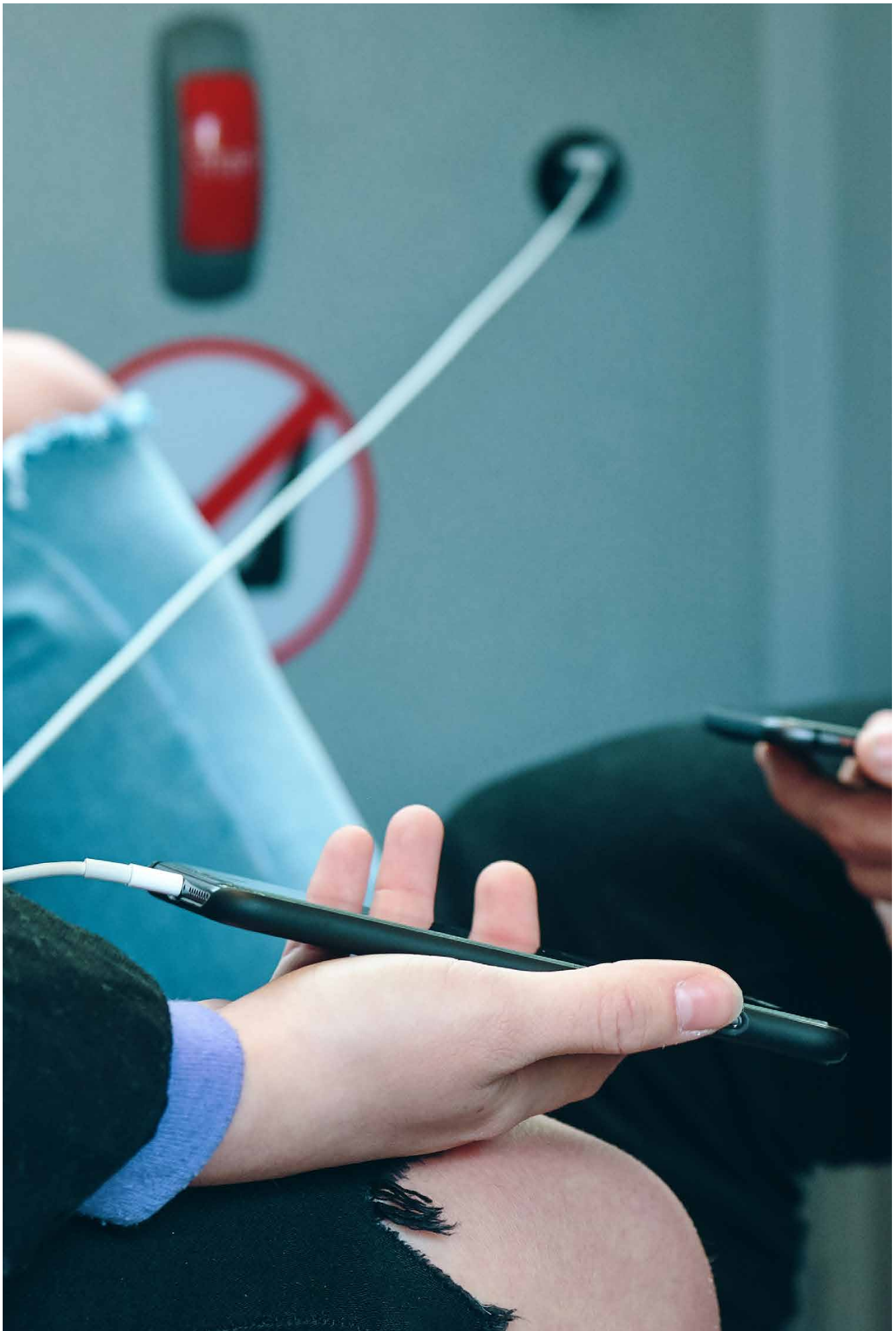
Region Västmanland vill på alla sätt bidra till att arbetet med ÅVS Finnslätten, gällande förutsättningar för god mobilitet och tillgänglighet för områdets trafikförsörjning genom exempelvis etablering av tågstopp, skyndsamt fortskrider.

Framtidens kollektivtrafik i Västerås

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

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





Några trender med påverkan på kollektivtrafiken

Förändrade resvanor

När denna version av Trafikförsörjningsprogrammet tas fram befinner sig kollektivtrafiken i en situation där resandet måste begränsas och resenärer uppmanas välja andra färdssätt om möjligt. Långsiktiga effekter av covid-19 är i skrivande stund okända men det är sannolikt att effekt av utökade andel möten och arbete på distans kommer att hålla i sig även efter pandemin. Ökad andel digitala möten och distansarbete är en utveckling som förutspåtts åtminstone sedan 90-talet.

Det finns således en möjlig utveckling där vi kommer se att det totala resandet i samhället kan minska. Däremot kommer det fortsatt vara viktigt att de resor som genomförs sker på ett hållbart sätt. Med ökad elektrifiering av fordonsflottan, som är att förvänta under 2020-talet, behöver dock inte en resa med kollektivtrafik per automatik vara mer hållbar än en resa med bil. Däremot är det mer hållbart, yt- och energieffektivt att resa flera i samma fordon.

En välfungerande kollektivtrafik kan utgöra en konkurrensfördel för Västmanland.

Konkurrens om kompetens

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

Ökad bostadsbrist

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

Urbanisering

Urbaniseringen har historiskt medfört att servicenivån på landsbygden succesivt minskat och klyftan mellan stad

och glesbygd har vuxit. Medelåldern är lägre i städerna och andelen äldre högre i glesbygd. Kollektivtrafiken är en viktig länk för att binda samma stad och landsbygd.

Digitaliseringen

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

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

Delningsekonomi och tjänstebaserad ekonomi

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

Autonoma fordon

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

I framtiden kan därför, utifrån teknikutveckling och förändrade resvanor, den traditionella linjelagda trafik med buss och tåg komma att främst hantera de stora resandeflödena. Detta medan det mer kapillära resandet, "last-mile", kan ske med mindre fordon som även kan vara en del av delningstjänster.



Figur 7 De globala målen.

Mål för kollektivtrafiken

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

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

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

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

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



Figur 8 Mål för kollektivtrafiken utgår från den regionala utvecklingsstrategin.

Vision och mål

Den övergripande visionen är Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland som direkt kopplar till RUS vision. Från RUS målområde ett Tillgängligt Västmanland hämtas målet att kollektivtrafikens marknadsandel (av motoriserat resande) ska öka. Utifrån dialog och seminarium med regionala och kommunala företrädare samt utifrån nu kända planer och satsningar, har målet kvantifierats till 30 procent marknadsandel år 2030 att jämföra med 2019 års nivå på 15 till 20 procent.

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

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

År 2030 är målet att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka från dagens nivå på 15-20 procent till runt 30 procent.

Med Användbar kollektivtrafik sätts fokus på att kollektivtrafiken ska vara relevant utifrån medborgares och besökares behov och vara konkurrenskraftig i jämförelse med andra trafikslag.

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

Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland

Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och år 2030 uppnå 30 procent

Smart kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är effektiv och drar nytta av digital och teknisk utveckling

Användbar kollektivtrafik

Kollektivtrafiken utgår från medborgares och besökares behov av resor inom och utanför regionen

Attraktiv region

Kollektivtrafiken har god tillgänglighet och bidrar till regionens utveckling

Figur 9 Målmodell för Västmanlands kollektivtrafik som bygger vidare på RUS.

Uppföljning måluppfyllelse

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

I figuren nedan redovisas ett urval indikatorer som gemensamt ska ge en bild över i vilken riktning kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till måluppfyllelse med utgångspunkt att 2019 är basår.

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

Nöjdhet allmänhet respektive kund avspeglar kollektivtrafikens relevans och användbarhet. Nöjdhet mäts genom Kollektivtrafikbarometern. Generellt visar det på vilken relevans som kollektivtrafiken har för medborgarna i länet.

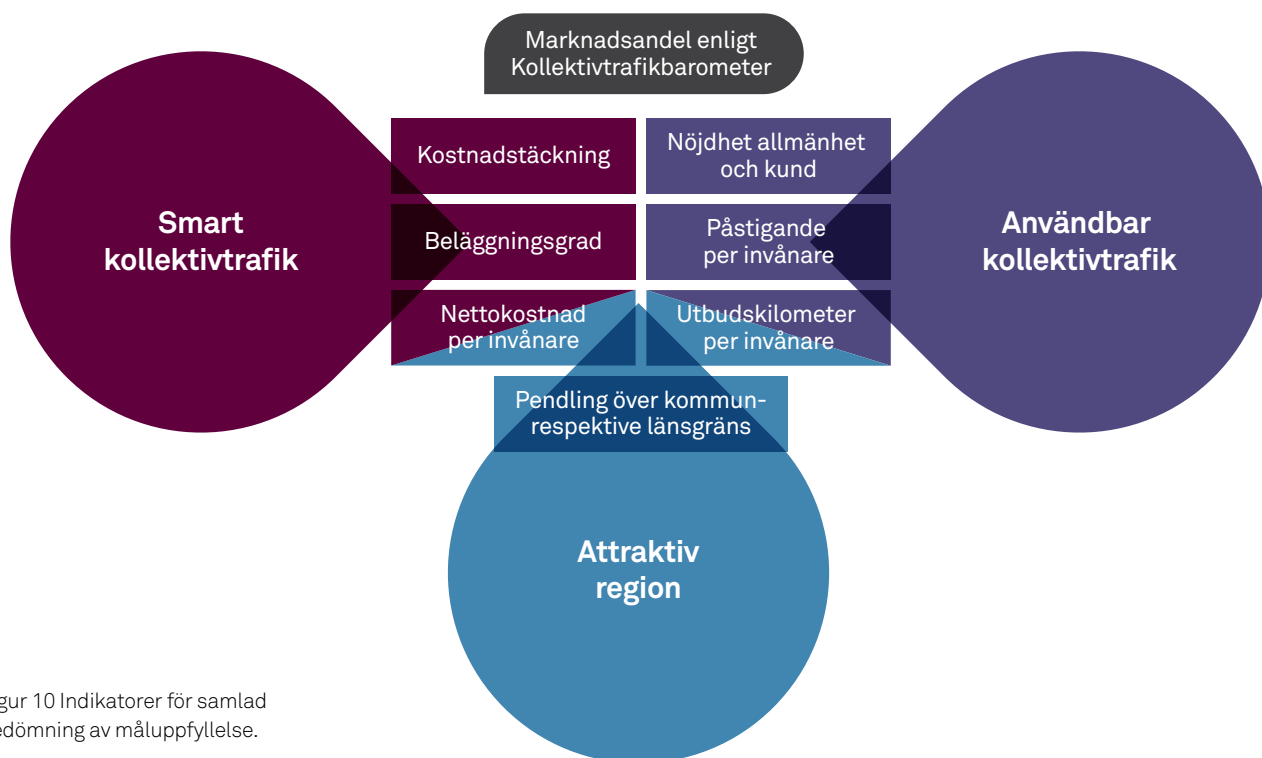
Programmets mål följs upp genom flera relevanta indikatorer som tillsammans ger en samlad bedömning av måluppfyllelse.

Utbudskilometer per invånare och arbetspendling har framförallt en koppling till attraktiv region.

Nyckeltal för utbudskilometer utgår från metodik som används för årlig rapportering till myndigheten Trafikanalys medan uppgifter om arbetspendling hämtas från SCB. Nettokostnad per invånare indikerar främst kollektivtrafikens effektivitet och med kostnadstäckning beskrivs även relationen kostnader/intäkter för trafiken där. Beläggningsgrad visar hur kapaciteten nyttjas för kollektivtrafiken och nyttjar data från automatiska passagerarräkningssystem (APC).

Indikatorerna ska följas upp fördelat på kön och ålder där så är möjligt och relevant. Samtliga indikatorer, förutom marknadsandel, kan mätas på kommunnivå och trafikslagsnivå. Metod för att illustrera marknadsandel på mer detaljerad nivå behöver utvecklas under programperioden.

Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och år 2030 uppnå 30 procent



Figur 10 Indikatorer för samlad bedömning av måluppfyllelse.

Så kan vi arbeta för måluppfyllelse

Konkurrenskraftig restid och utbud

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

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

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

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

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

Kollektivtrafik som bidrar till hela länets utveckling

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

För att stärka länets nordvästra del behöver utbud och i synnerhet restiden mellan Fagersta och Västerås utvecklas.

Det är också viktigt att ta hänsyn till länets struktur där vissa kommuner har sina viktigaste samband utanför länet där Stockholm, angränsande kommuner och nodstäder har stor betydelse för såväl arbete som studier för flera av länets kommuner.

Minska barriären för nya resenärer

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

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

Kommuner bidrar till måluppfyllelse

Kollektivtrafiken i Västmanland är ett gemensamt åtagande såväl utifrån ett gemensamt ansvar att finansiera kollektivtrafik och utifrån att det är kommunerna som ansvarar för samhällsplanering. Samtidigt är länets förutsättningar olika vilket innebär att länets kommuners påverkan för måluppfyllelse skiljer sig åt.

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

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

Köping, Arboga och Kungsör

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

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

Sala

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

Hallstahammar och Surahammar

I Hallstahammar planeras nytt Resecentrum att byggas vilket ska knyta ihop buss- och tågtrafik på ett bättre sätt än idag. Kolbäck har goda förutsättningar att utvecklas som bostadsort genom goda förbindelser till stora arbetsmarknader. Hallstahammar saknar idag direkta förbindelser med Köping vilket på sikt bör utvecklas. Surahammar kommun har för avsikt att utveckla stationsorterna Ramnäs och Virsbo med ny stationsnära bebyggelse. Det finns behov att stärka stationerna med hänseende till anslutande trafikslag, bland annat genom satsning på pendlarparkering för bil och cykel.

Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg

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

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

Västerås

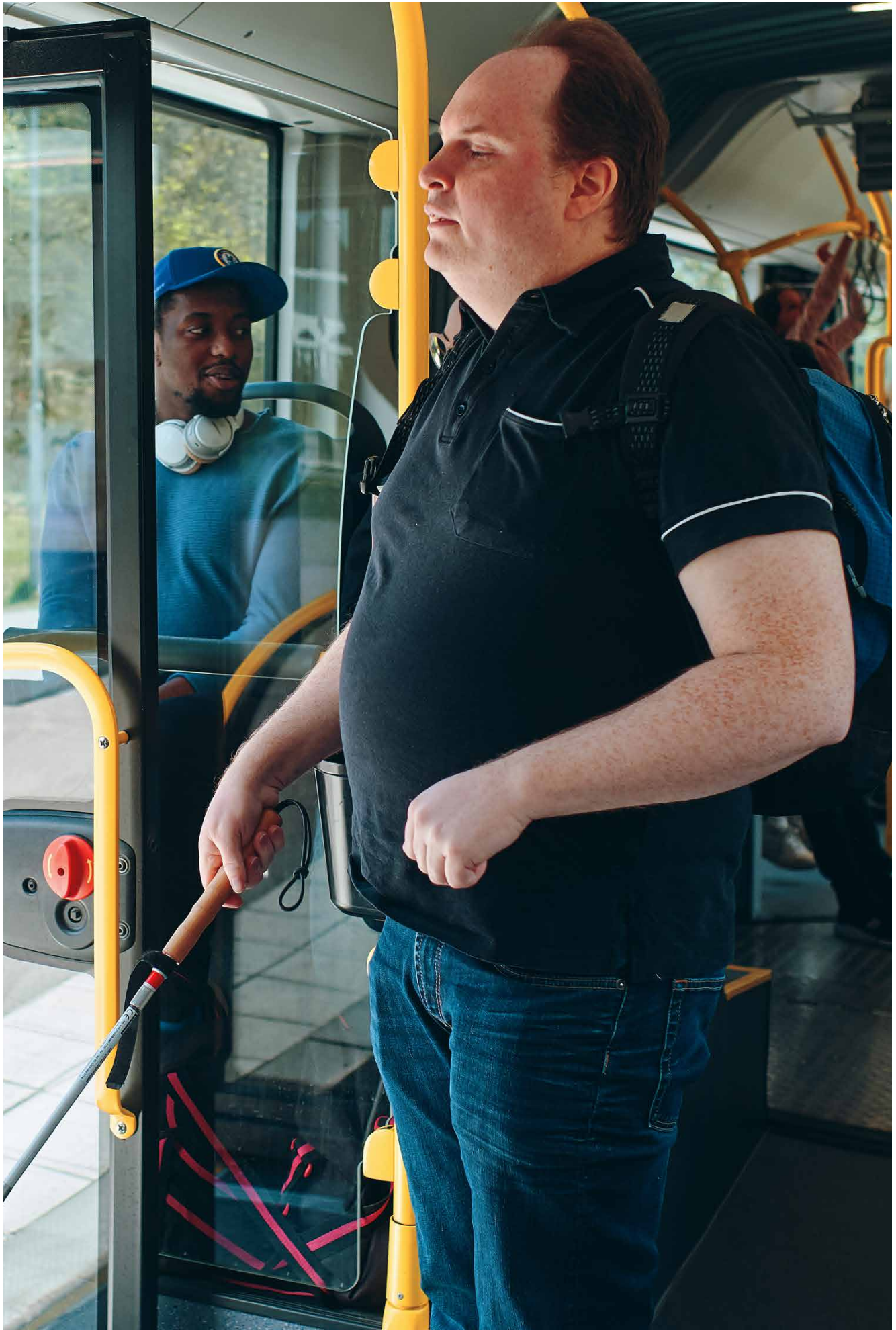
Nytt Resecentrum och ökad framkomlighet för stadstrafiken bidrar till ökade förutsättningar att utöka marknadsandelen för hela länet. I takt med att den storregionala tågtrafiken utökas blir kopplingar mellan tåg- och stadstrafik allt viktigare. Satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik är ett centralt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

Tillgängligheten till arbetsplatsområden utanför centrumkärnan är också central för måluppfyllelse. I synnerhet de expansiva områdena kring Finnslätten och Hacksta. För Finnslätten kommer den åtgärdsvalsstudie som påbörjas under hösten 2021 bli ett viktigt underlag för hur området på bästa sätt ska trafikförserjas. Även handelsområdena Erikslund och Hälla samt sjukhusområdet är också strategiskt viktiga för hela länet.



Foto: Yujin Zhang





Baskrav

Med baskrav menas krav som är centrala för uppdraget och att betrakta som en miniminivå. Baskrav är i princip överordnade målen och behöver därför inte bidra till målpuppfyllelse.

Effektivitetskrav

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

Miljökrav

Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar biogas, en växande omställning till grön el, samt en mindre del på HVO.

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

Tillgänglighetskrav

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

Kvalitetskrav

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

Trygg och säker kollektivtrafik

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

	 Effektivitet	 Miljö	 Tillgänglighet	 Kvalitet	 Trygghet och säkerhet
Baskrav	Trafikkostnad per utbudskilometer I nivå med jämförbara regioner	Fordonskilometer med förnybara och fossilfria bränslen 100 procent	Tillgänglighetsanpassade fordon 100 procent	Punktlighet 95 procent (tåg) X procent (buss)	Andel som upplever att det är tryggt att resa 75 procent
Annan indikator	Subventionsgrad	Energianvändning per fordonskilometer	Tillgänglighetsanpassade hållplatser. Andel av totalt antal samt andel i totalt antal påstigande.	Andel utförd trafik	Antal allvarliga incidenter

Figur 11 Indikatorer för uppföljning av baskrav.

Behov av kollektivtrafik för måluppfyllelse

Storregional trafik

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

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

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

En viktig förutsättning är att tillräcklig kapacitet kan säkerställas i järnvägsnätet. För detta behöver tilldelningsprocessen för tåglägen utvecklas för att ta större hänsyn till den nytta som regional- och pendeltågstrafiken bidrar med i utvecklingen av ett hållbart transportsystem.

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

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

Regional stomtrafik

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

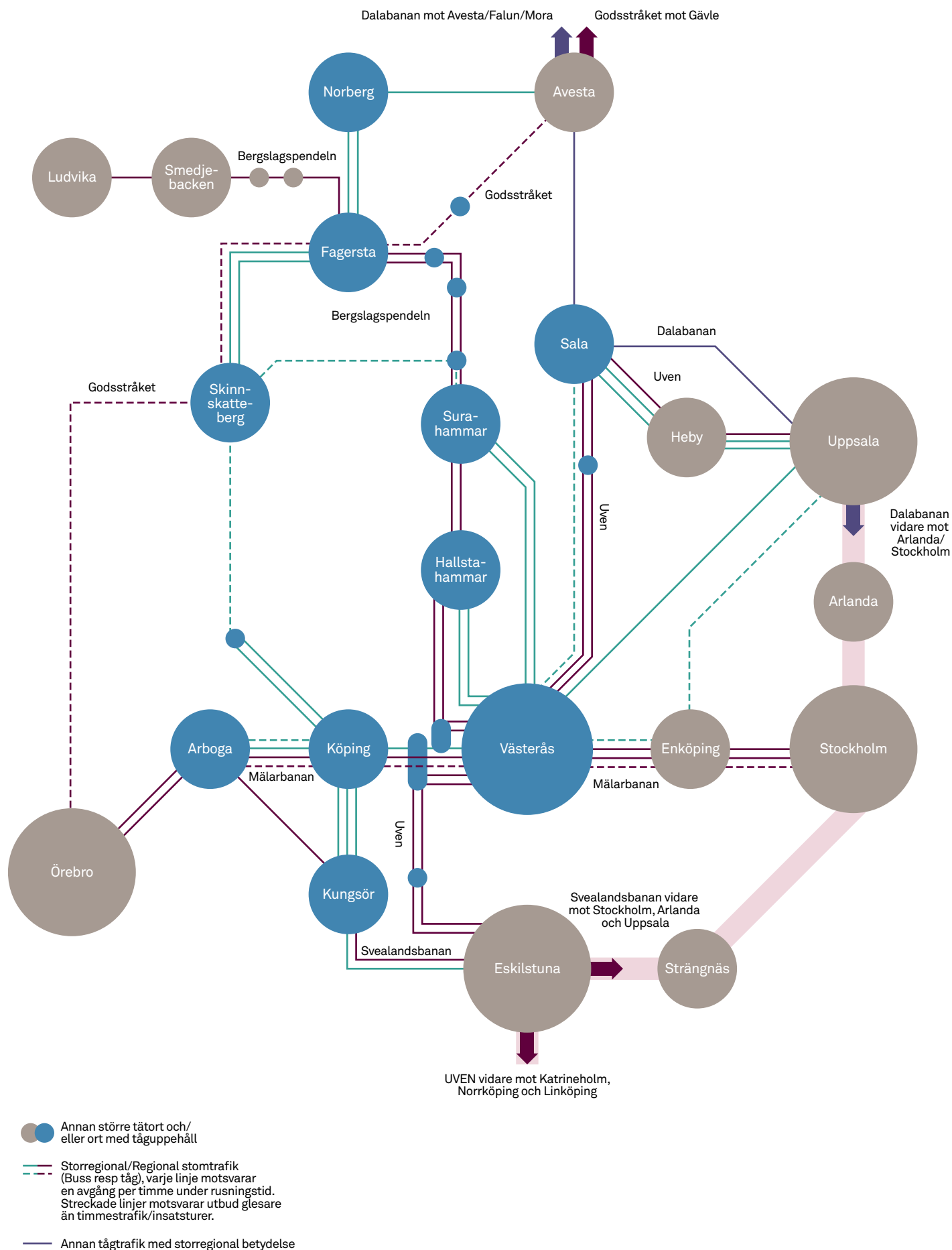
Regional stomtrafik är trafik inom länet som binder samman länets kommunhuvudorter. Stomtrafiken utförs med busstrafik eller, som del av den storregionala trafiken, med tågtrafik.

Grundprincipen för regional stomtrafik är att dess utbud utgår från efterfrågan mellan kommunhuvudorter utifrån pendlingssamband. I andra hand utgår utbud från att det bedöms vara viktigt för att bidra till regional utveckling och balans. Trafiken kan göra uppehåll på mellanliggande orter och hållplatser men utbud styrs utifrån efterfrågan mellan kommunhuvudorterna.

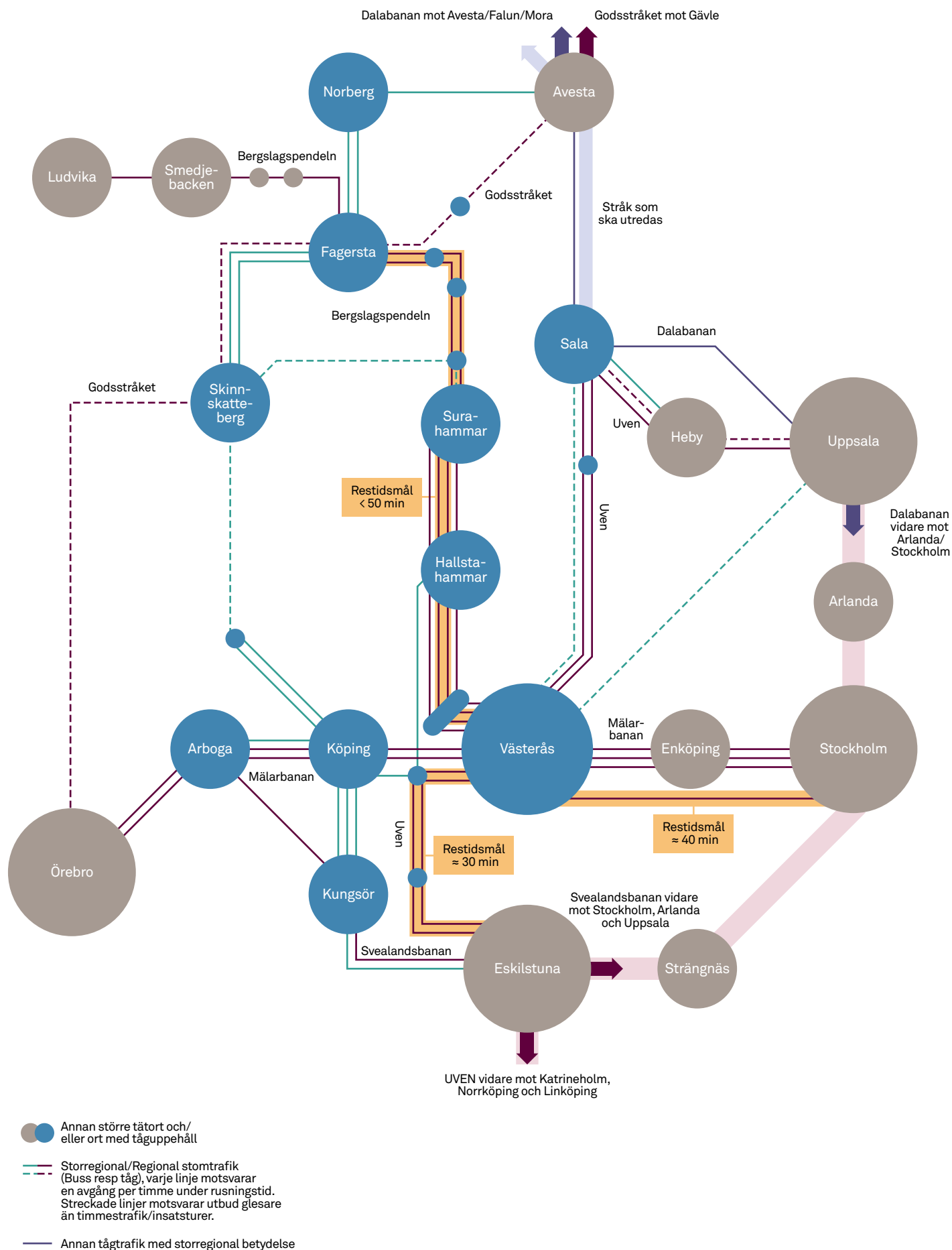
Trafiken kan utföras med tåg eller buss. Sträckor med tåg kompletteras med buss om behov finns av kapacitetsskäl för att hantera efterfrågan mellan kommunhuvudorter och där befintlig infrastruktur inte klarar av att hantera denna trafik fullt ut med tågtrafik.



Figur 12 Inriktning storregional kollektivtrafik 2030, En Bättre Sits - Storregional systemanalys.



Figur 13 Inriktning trafikutbud storregional och regional trafik perioden 2022-2026. Under perioden förväntas tågtrafiken utvecklas i UVEN- och Bergslagspendelstråket. Utveckling av busstrafik förväntas framförallt ske mellan Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg där den regionala busstrafiken också knyts ihop med tågtrafiken på Bergslagspendeln för att underlätta resandet mot Västerås.



Figur 14 Inriktning trafikutbud storregional och regional trafik perioden 2027-2030. Under perioden förväntas utbudet mot Stockholm kunna utvecklas i takt med att fyrspåret färdigställs. Bergslagspendeln och UVEN fortsätter att utvecklas och ger möjlighet till kortare restider. Hallstahammar kan också knytas ihop med Köping. Förutsättningar att trafikera Dalabanan är en fråga att utreda vidare under kommande år.

Inomkommunal trafik

I Västmanland är ansvaret för kollektivtrafiken delat mellan länets kommuner och Region Västmanland. Det innebär att det är länets kommuner som finansierar den kollektivtrafik som inte är storregional eller regional, det vill säga inte körs mellan länets kommunhuvudorter. Denna trafik kallas för inomkommunal trafik och är kollektivtrafik som i första hand utförs inom respektive kommun mellan eller inom tätorter. Omfattningen av inomkommunal trafik utgår från beställning från respektive kommun och kan därför skilja sig i utformning och karaktär. Den inomkommunala busstrafiken utanför Västerås har i regel inte utvecklats i takt med övriga satsningar. Inomkommunal busstrafik planeras främst för skolornas behov eller andra särskilda grupper. Utbudet utanför skoltider är i regel begränsat och trafiken blir därmed i flera fall varken särskilt kostnadseffektiv eller användbar för andra resenärsgupper.

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

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

Kapacitetsstark, modern och prioriterad stadstrafik i Västerås

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

Redan idag har kollektivtrafiken i staden problem att hantera resandet under morgonens och eftermiddagens rusningstider och brottas med låg medelhastighet som följd av hög trafikbelastning. Då Västerås är målpunkt för många av länets invånare är vikten av en kapacitetsstark kollektivtrafik med hög framkomlighet avgörande för hela länets utveckling. Utbudet för stadstrafiken i Västerås har utökats under 2010-talet och stomlinjerna har idag en relativt god turtäthet. Nästa steg är att gå från dagens turtäthet på fyra till åtta avgångar per timme till upp mot en avgång var femte minut. Risken är dock att det ger begränsad effekt då bussen riskerar fastna i samma köer som bilarna.

Då Västerås är målpunkt för många av länets invånare är vikten av en kapacitetsstark kollektivtrafik med hög framkomlighet avgörande för hela länets utveckling.

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

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

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

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

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



Anpassade tjänster för landsbygden

Linjelagd kollektivtrafik kräver ett regelbundet resandeunderlag för att fungera effektivt. För att säkerställa god funktionalitet är det nödvändigt med ett jämnt utbud över större delen av dagen. I en stor del av länet finns inte sådana förutsättningar och här behöver särskilda tjänster därför utvecklas för att tillgodose grundläggande behov. Att samordna skolskjuts med linjetrafik för att möjliggöra för alla resenärer att nyttja trafik är en komponent. Anropsstyrd trafik som kan utgå från tillgängliga resurser såsom fordon som används för den särskilda kollektivtrafiken är en annan. Alla kommer dock inte kunna ha tillgång till kollektivtrafik nära hemmet inom den resursram som kan förväntas finnas tillgänglig. Det finns därför ett stort behov att även utveckla länets bytespunkter för att underlätta kombinerat resande. Här kan utveckling av pendlarparkeringar vid med laddmöjlighet och funktioner såsom cykelgarage vara en viktig strategi.

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

Förutsättningar för kommersiell trafik att bidra till måluppfyllelse

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

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

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

Genomförande och ekonomi

Tidsperspektiv

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

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

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

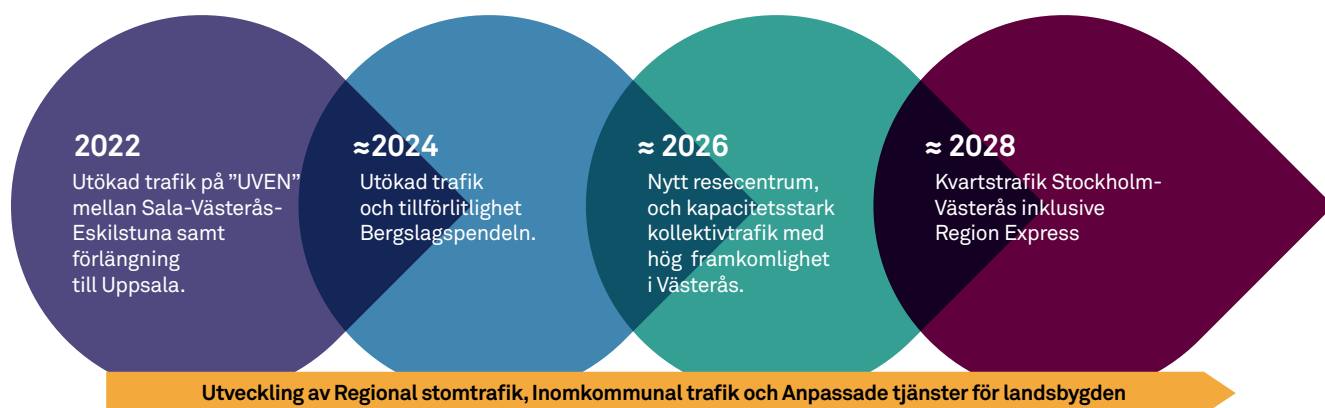
Utökad trafik med hög tillförlitlighet på sträckorna Sala-Västerås-Eskilstuna (UVEN), Fagersta-Västerås (Bergslagspendeln) samt Västerås-Stockholm (Mälarbanan) tillsammans med satsning på snabbare och mer kapacitetsstark kollektivtrafik och nytt resecentrum i Västerås är exempel på beslutade eller långt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

Arbetsfördelning

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

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

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



Figur 15 Steg mot 30 procent marknadsandel 2030.



När det gäller finansiering så bör detta avsättas i respektive aktörs investeringsbudgetar samt även i medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur för kollektivtrafikåtgärder. I programmet har det också identifierats att viktiga åtgärder är att utveckla de stationsnära områdena. Här är det också kommunerna som ansvarar för bebyggelseplaneringen men där KTF, i ett så tidigt skede som möjligt behöver delta i kommunernas processer för att kunna förverkliga de mål och ambitioner som uttryckts i programmet.

Trafikverket har motsvarande ansvar som kommunerna, det vill säga gällande infrastruktur kopplat på och i anslutning till

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

Behov infrastruktur fram till 2030

Mälardalen

Mälardalen är prioriterad i den regionala systemanalysen framtagna inom ramen för En Bättre Sitt. Mälardalen är även en del av den framtida primära järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo.

Utbyggnaden av Mälardalen gör att den totala nyttan av Citybanan blir större, samtidigt som det samlade behovet från fjärrtrafiken, regionaltrafiken och pendeltågstrafiken kan mötas. Systemanalysen lyfter behovet att utöka kapaciteten på sträckan Kolbäck-Hovsta genom utbyggnad till dubbelspår samt åtgärder för att kunna vända fler tåg i Arboga. Samtidigt behöver spårsträckorna på Örebro respektive Västerås central byggas om, för att klara ökade resenärströmmar och frigöra kapacitet för gods. Detta behöver vara åtgärdat innan 2030.

Målsättning för restid med direkttåg (Region-Express) Stockholm-Västerås är 40 minuter med infrastruktur, som i takt med att fyrsparat färdigställs mellan Tomtebodavägen-Kalvåsa, ska möjliggöra minst 4 avgångar per timme 2030 inklusive Region-Express.

Svealandsbanan

För Svealandsbanan är en huvudåtgärd dubbelspår Folkesta-Rekarne. Dessutom finns behov av trimningsåtgärder på sträckan Arboga-Kungsör och ökad kapacitet vid Eskilstuna C. Därutöver behöver flera enkelspårsträckor successivt byggas ut till dubbelspår.

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

UVEN-stråket

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

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



Figur 16 Infrastrukturåtgärder på Bergslagspendeln är viktiga för att öka såväl marknadsandel som pendling mellan norra länet och Västerås.

I enlighet med Trafikverkets åtgärdsvalsstudie är målbilden att restiden mellan Eskilstuna och Västerås succesivt under programperioden ska reduceras, från dagens 34 minuter till som högst 30 minuter senast år 2030 med ambitionen att åtgärden helst ska vara genomförd 2025.

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

Bergslagspendeln och Godsstråket

Målsättningen under programperioden är att restiden mellan Fagersta och Västerås ska understiga 50 minuter. I Länsplanen finns medel avsatta för att möjliggöra att regelbunden och robust 30-minuterstrafik Fagersta-Västerås kan etableras. Ytterligare mindre åtgärder kan vara nödvändiga för att åtgärden ska få full effekt vilket i sådana fall även kan behöva delfinansieras genom regional finansiering.

Ytterligare insatstrafik för att hantera de stora resandevolymer från Sura- och Hallstahammar planeras från

2030 vilket dock kräver minst att ett nytt mötesspår anläggs mellan de båda orterna.

Åtgärder för att ytterligare reducera restiderna på längre sikt bör identifieras. Ett önskescenario är att nå en restid mellan Fagersta och Västerås på drygt 40 minuter vilket också innebär en restid mellan Norberg respektive Skinnskatteberg och Västerås på dryga timmen. Detta kommer dock kräva stora investeringar i infrastrukturen och sannolikt delvis ny sträckning på vissa delsträckor.

För såväl Bergslagspendeln som Godsstråket är ombyggnad av Fagersta C, vilket planeras av Trafikverket att genomföras innan 2025, viktigt för ökad kapacitet och effektivare linjeföring. På Godsstråket finns behov av mötesspårsutbyggnad.

Ett önskescenario är att nå en restid mellan Fagersta och Västerås på drygt 40 minuter vilket också innebär en restid mellan Norberg respektive Skinnskatteberg och Västerås på dryga timmen.



Konkurrenskraftig restid och robusthet prioriteras före nya tågstopp

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

Varje nytt uppehåll för tågtrafiken innebär utökad restid för befintliga resenärer. KTF:s utgångspunkt är därför att nya uppehåll endast kan vara aktuella att etablera om den nytta som tillkommer genom att uppehållet genererar fler resenärer är större än den minskade nytta som en längre restid innebär för befintliga resenärer. Därutöver måste hänsyn tas till rådande och framtida kapacitetssituation och robusthet för järnvägssystemet samt även utifrån att tågtrafiken är en del av ett större system och att regionaltågstrafiken utgår från flera läns intressen och behov.

En analys genomförd av extern konsult har identifierat att ett tågstopp i Tillberga, med nuvarande förutsättningar i övrigt, skulle innebära att UVEN:s sårbarhet för störningar skulle bli allt för stor då den lilla marginal som idag finns för återhämtning försvinner. Ett sådant uppehåll skulle således inte kunna vara aktuellt såvida inte åtgärder som medger högre hastighet på sträckan Sala-Västerås genomförs. Motsvarande problematik finns gällande eventuella nya uppehåll i Strömsholm och Västerås västra. Avseende Bergslagspendeln är inte nya uppehåll i linje med målsättning om reducerad restid och Västerås västra behöver då ställas mot nuvarande uppehåll i Dingtuna. Västerås norra/Finnslätten innebär ett tillkommande uppehåll på sträckan Stockholm-Västerås C en ökad restid på ca 3 minuter. Frågan behöver därför utredas närmare och behöver också ställas utifrån de planer som finns på utökad trafik. Som ett första steg att belysa frågan ska en åtgärdsvalsstudie vara färdigställd 2022 vilken ska utreda hur områdets behov av transporter bäst kan hanteras där tågstopp är en möjlig åtgärd.

Ett nytt tåguppehåll i Valskog är inte aktuellt i dagsläget. Dels utifrån ortens storlek men framför allt utifrån att Mäljarbanan och Svealandsbanan är mycket störningskänslig i detta område och behöver byggas ut innan frågan kan aktualiseras.

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

Åtgärder i vägnätet

Generellt har de vägar som trafikeras av den regionala busstrafiken god standard men i länets tätorter finns exempel på bristande framkomlighet för busstrafiken som följd av hög belastning. Det gäller i synnerhet inom och omkring Västerås där åtgärder för att stärka infrastrukturen för att hantera alla trafikslag är särskilt viktig. I bland annat Fagersta och Köping finns behov av insatser i infrastrukturen som säkerställer hög framkomlighet för att restiderna för busstrafiken som ansluter till tågen kan reduceras.

Bland annat utifrån ett Hela-Resan perspektiv och även säkerhets- och trygghetsperspektiv är det också centralt att utveckla gång- och cykelvägnät och dess koppling till kollektivtrafikens anläggningar.

Tillsammans med Trafikverket är det också viktigt att arbeta för att antalet plankorsningar över järnväg kan reduceras.

Bättre men kanske färre hållplatser

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

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



Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

Bytespunkter och hållplatser

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

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

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

Fordon

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

År 2019 var 66 procent av bussarna utrustade med audiovisuellt utrop och 72 procent av bussarna av låggolvstyp. Inom tågtrafiken pågår en uppgradering av fordonsflottan inom både TiB och Mälardalstrafik

Informationskanaler

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

Trygghet i och runt kollektivtrafiken

Säkerhet och trygghet är mänskliga rättigheter – att känna sig fri från risk och rädsla för fara är avgörande för alla människor och en förutsättning för det moderna samhället. Säkerhet garanterar, i en hållbar stad, varje person en plats att leva fri från fara och fri från rädsla. Säkerhet främjar och uppmuntrar också rörlighet, som är grundläggande för individens livskvalitet. Men för kvinnor och särskilt unga kvinnor, är detta inte en självklarhet

Resenärer ska känna sig trygga med kollektivtrafiken och ingen resenär ska behöva välja bort att resa med kollektivtrafiken som följd av otrygghet. Särskilt barn och kvinnors trygghet ska beaktas och följas upp.

Resenärer ska känna sig trygga med kollektivtrafiken och ingen resenär ska behöva välja bort att resa med kollektivtrafiken som följd av otrygghet. Särskilt barn och kvinnors trygghet ska beaktas och följas upp. KTF arbetar tillsammans med Svealandstrafiken och våra samverkansbolag Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen för att säkerställa resan ombord där även personalens trygghet hanteras. Samverkan behöver därutöver ske med länets kommuner för att säkerställa att också miljöer kring och anslutande till kollektivtrafikens anläggningar upplevs som trygga.



Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

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

Under de senaste fem åren har utfasningen av fossila bränslen i landets kollektivtrafik gått snabbt. I flera län, inklusive Västmanland, körs idag i stort sett all allmän kollektivtrafik med förnybara bränslen. Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar biogas, en växande omställning till grön el, samt en mindre del på HVO. Den biogas som levererats har dock haft inslag av naturgas vilket fått till följd att andelen förnybara bränslen blivit lägre än förväntat. Pågående elektrifiering av Västerås stadstrafik är en strategi för att komma tillrätta med detta. Detta ska kompletteras med hårdare krav i de avtal som Svealandstrafiken upphandlar gällande biogasförsörjning. HVO ska i de fall det används som bränsle inte innehålla palmolja som råvara.

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

Digitalisering

Teknik ska utgå från nationella och internationella standards som möjliggör samverkan inom exempelvis biljettgiltigheter och informationsspridning. Genom Samtrafiken tillgängliggörs trafikdata och inriktning är att data i möjligaste mån ska vara öppen och tillgänglig för tredje part för utveckling av tjänster. Genom digitalisering har tjänster utvecklats i snabb takt där det redan idag erbjuds möjligt att få information i realtid och köpa biljetter och ladda resekort som aktiveras direkt via såväl mobilapp som webb. Nya tjänster utvecklas i takt med efterfrågan och tekniska förutsättningar.

Generellt ska digital omställning leda till smarta lösningar som bidrar till effektiv trafik och utveckling av tjänster som bidrar till ökad användning av kollektivtrafiken. Samtidigt behöver tjänster fortsatt över en överskådlig tid tillhandahållas fysiskt. Inriktningen är därför att fysiska ombud fortsatt ska finnas tillgängligt i samtliga kommunhuvudorter och det ska alltid vara lätt att komma i kontakt med kundservice för information.

Genom digitalisering har tjänster utvecklats i snabb takt där det redan idag erbjuds möjligt att få information i realtid och köpa biljetter och ladda resekort som aktiveras direkt via såväl mobilapp som webb.



Marknadsföring och information

För att bidra till måluppfyllelse är det viktigt att kommunicera kollektivtrafikens fördelar och även arbeta med riktade insatser. För att öka resandet krävs att potentiella resenärer har god kännedom om kollektivtrafiksystemet inklusive utbud, vad resan kostar och hur biljett köps. Riktade marknadsföringsinsatser bör i första hand ske för linjer eller områden där det bedöms finnas en potential att inom ramen för befintlig kapacitet, öka marknadsandelen. Det kan exempelvis omfatta prova-på kampanjer eller andra insatser som har direkt påverkan på resandet.

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

Det är också särskilt viktigt att bibehålla förtroende och ta hänsyn till behov hos de grupper som redan idag förlitar sig på kollektivtrafiken. En särskild utmaning är att få ungdomar att i större utsträckning fortsätta använda kollektivtrafiken efter studietiden.

En särskild utmaning är att få ungdomar att i större utsträckning fortsätta använda kollektivtrafiken efter studietiden.

Utveckla innovativa lösningar

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

Västerås Stads vision för Finnslättsområdet är ett exempel där nya innovativa transportlösningar har lyfts fram som ett sätt att hantera det framtida resandebehovet.

Det finns också i länet ett antal förhållandevis perifert belägna stationer som exempelvis Virsbo där det kan vara särskilt intressant att testa autonoma fordon som kostnadseffektiv anslutningstrafik.

Konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens anläggningar

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

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

Finansiering

Utveckling av kollektivtrafiken är för Västmanland ett gemensamt åtagande där flera parter behöver vara delaktiga i finansiering av såväl trafik som infrastruktur. Utveckling behöver ske långsiktigt och i takt med att resurser finns tillgängliga. En viktig förutsättning för utbyggd kollektivtrafik, är att Västmanlands andel av statliga medel ökar. Detta genom utökade investeringar i infrastruktur genom såväl regional som nationell plan.

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

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

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

Samråd och underlag

Samrådsprocess

Samråd	Tidpunkt	Format	Intressenter
Gemensam förfrågan TFP och LTP kring prioritering av åtgärder	april 2020	E-postutskick	Länets kommuner
Brukarråd	2020-08-26	Fysiskt möte med begäran om underlag	Brukarorganisationer
Seminarium och workshop kring mål för kollektivtrafiken	2020-09-23	Fysiskt möte	Politiker och tjänstepersoner i Region Västmanland, länets kommuner samt Svealandstrafiken, Mälardalstrafik och TiB
Länsdelssamråd	okt 2020	Fysiskt möte	Länets kommuner
Kravseminarium	2020-11-27	Digitalt möte	Internt KTF
Samråd Trafikverket	2021-01-26	Digitalt möte	Trafikverket, Region Västmanland
Samråd Angränsande län	feb-mars 2021	Digitalt möte	RKM
Länsdelssamråd	mars-april 2021	Digitalt möte	Länets kommuner
Länsplanedialoger	feb-april 2021	Digitalt möte	Regional Utveckling, Länets kommuner, Trafikverket
Brukarråd	2021-04-22	Digitalt möte	Brukarorganisationer
Remissperiod	feb-maj 2021		Kommuner, RKM, Trafikföretag, Organisationer och andra intressenter

Källor och underlagsmaterial

Andersson, Niclas, Finstrat

Kunskapsöversyn av alternativa finansieringsformer
2020

Holmberg, Bengt

*Ökad andel kollektivtrafik – hur?:
en kunskapssammanställning, Lunds Universitet*
2013

Holmberg, Bengt, Hultén, Johan

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

Kollektivtrafikförvaltningen

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

Mälardalsrådet, En Bättre Sits

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

Mälardalsrådet

Arbetspendlingskartor 2018
2020

Nelldal, Bo-Lennart

*Utveckling av utbud av tågtrafik i Västmanland
1965-1990-2020*
2020-04-20

Region Västmanland

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

Sweco

Stoppbild, Tågtrafik Västmanland
2020

Svensk Kollektivtrafik

Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2019

Sveriges Kommuner och Landsting

*Vägval för framtiden 3 – Utmaningar för
det kommunala uppdraget mot år 2030*
2018

Trafikanalys

Regional linjetrafik 2019

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting

*KoL-TRAST, Planeringshandbok för en
attraktiv och effektiv kollektivtrafik*
2012

WSP

*[Framtidens Kollektivtrafik i Västerås,
delprojekt 1 Övergripande slutrapport](#)*
2019-08-20

Kontakt

Kontaktinfo

Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen
Ängsgårdsgatan 12, 721 30 VÄSTERÅS
E-post: kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se
Tel (växel): 021-17 30 00

