



Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram

Remissversion, 2021-02-18

Dnr: KTM 200084

Förord

Skrivs senare

Innehåll

INLEDNING	3
LAG (2010:1065) OM KOLLEKTIVTRAFIK.....	4
TRAFIKPLIKT	4
PROGRAMMETS KONTEXT	4
VÅRT UTGÅNGSLÄGE	5
BEFOLKNING.....	5
PENDLING	5
VÄSTMANLANDS KOLLEKTIVTRAFIK	7
PÅGÅENDE PROJEKT	11
NÅGRA TRENDER MED PÅVERKAN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKEN	12
MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN	13
VISION OCH MÅL.....	13
UPPFÖLJNING MÅLUPPFYLLELSE	14
SÅ KAN VI ARBETA FÖR MÅLUPPFYLLELSE	15
KOMMUNER BIDRAR TILL MÅLUPPFYLLELSE	16
BASKRAV	17
EFFEKTIVITETSKRAV	17
MILJÖKRAV	17
TILLGÅNGLIGHETSKRAV.....	17
KVALITETSKRAV.....	17
TRYGG OCH SÄKER KOLLEKTIVTRAFIK	17
BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK FÖR MÅLUPPFYLLELSE	18
STORREGIONAL TRAFIK.....	18
REGIONAL STOMTRAFIK.....	18
KAPACITETSSTARK, MODERN OCH PRIORITERAD STADSTRAFIK I VÄSTERÅS	21
INOMKOMMUNAL TRAFIK	22
ÄNPASSADE TJÄNSTER FÖR LANDSBYGDEN.....	22
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOMMERSIELL TRAFIK ATT BIDRA TILL MÅLUPPFYLLELSE	22
GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI	23
TIDSPERSPEKTIV	23
ARBETSFÖRDELNING	23
BEHOV INFRASTRUKTUR.....	24
TILLGÅNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING.....	26
KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN	27
KONKURRENSNEUTRALT TILLTRÅDE TILL KOLLEKTIVTRAFIKENS ANLÄGGNINGAR.....	27
DIGITALISERING.....	27
MARKNADSFÖRING OCH INFORMATION.....	27
UTVECKLA INNOVATIVA LÖSNINGAR.....	28
FINANSIERING	28
SAMRÅD OCH UNDERLAG	29
SAMRÅDSPROCESS	29
KÄLLOR OCH UNDERLAGSMATERIAL	30
KONTAKTPERSONER REMISSVERSION	30

Inledning

Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram beskriver mål och behov för länets kollektivtrafik med riktning mot och bortom 2030.

Programmet knyter an till länets Regionala Utvecklingsstrategi (RUS) som antogs i juni månad 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.

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. Länet 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.



Figur 1 Sala silvergruva är en del av Västmanlands industrihistoria (Foto Bo Lundvang)

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.

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 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 2 Trafikförsörjningsprogrammet är ett av flera styrdokument för länets regionala utveckling.

Vårt utgångsläge

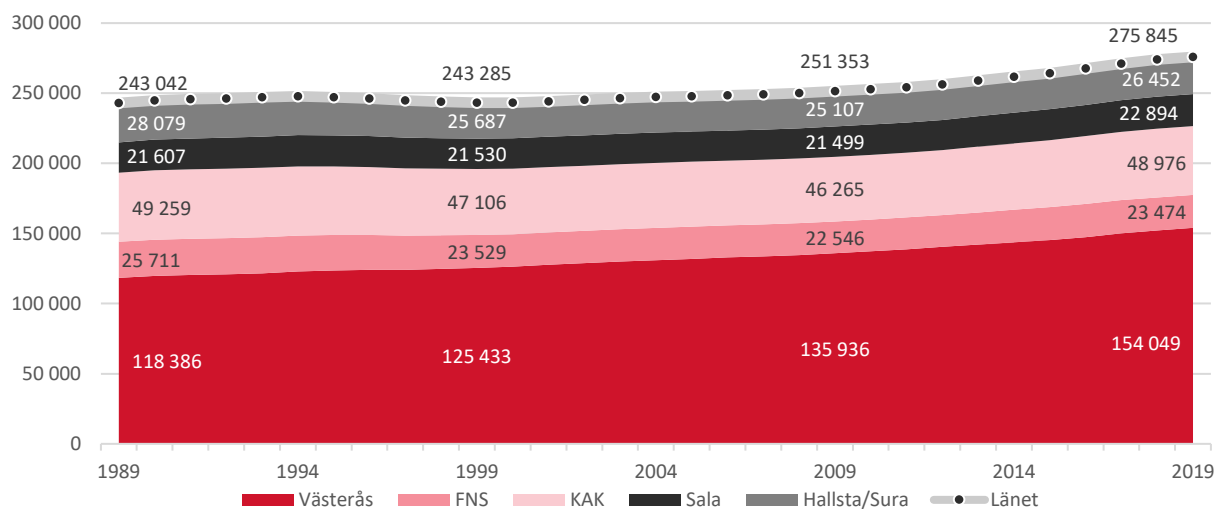
Avsnittet beskriver översiktligt befolknings- och pendlingsunderlag samt kollektivtrafikens funktion idag. För fördjupad kunskap om länets kollektivtrafik och dess förutsättningar har en separat underlagsrapport tagits fram.

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. I kommunen bodde 154 049 personer vid utgången av 2019 vilket motsvarar 56 procent av länets befolkning. År 1989 var motsvarande siffra 48 procent.

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 att viktigare att dels locka nya invånare till länet, dels att säkerställa länets kompetensförsörjning.



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

Pendling

Arbetspendling är centralt för bedömning av behov av kollektivtrafik. Grunden för trafikpolitik är vardagsresande där arbetspendlingsmönster är en viktig komponent även om det givetvis finns andra typer av resor som kan betraktas som vardagsresande.

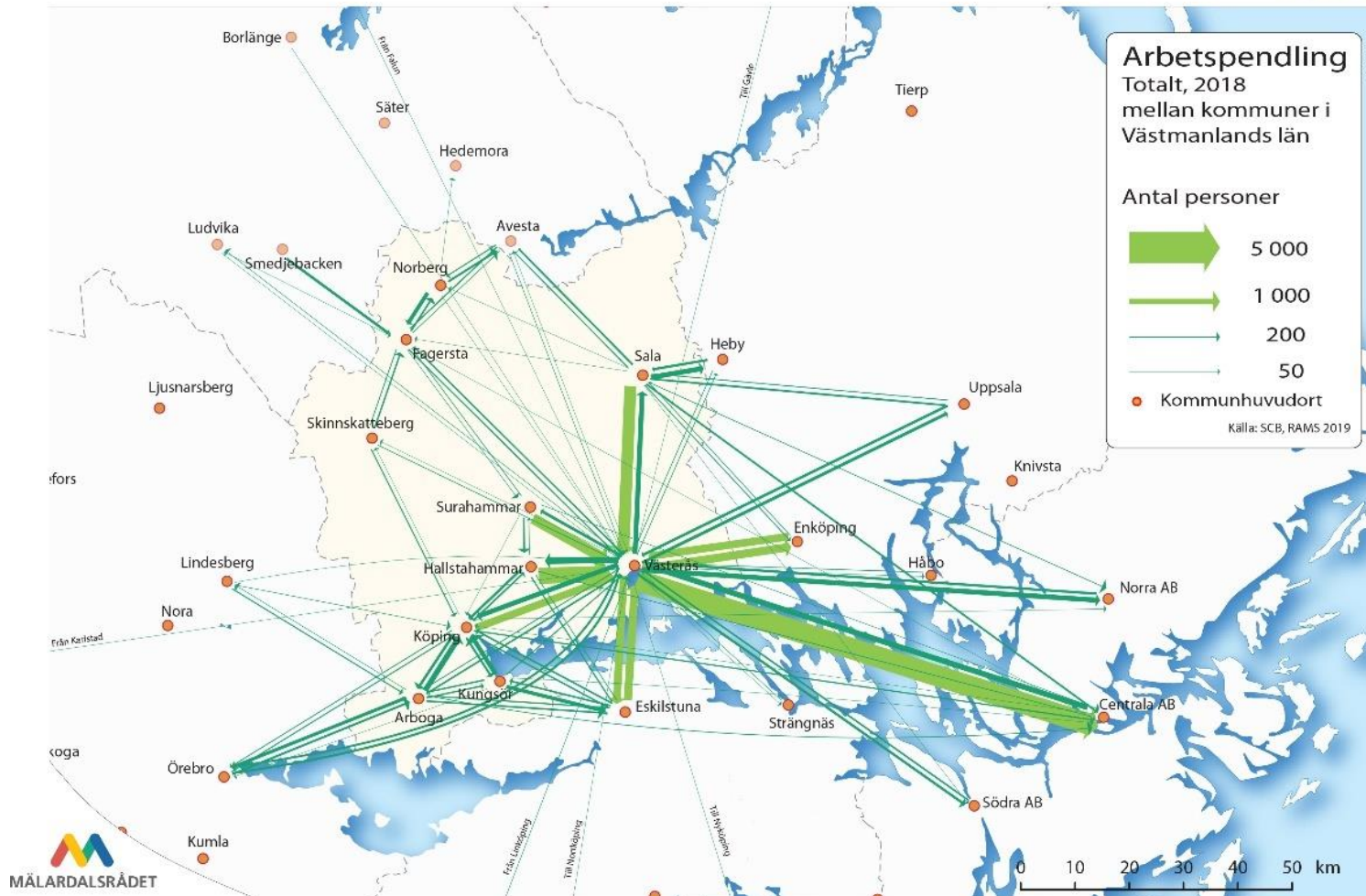
Generellt har utvecklingen i såväl Västmanland som Stockholm-Mälarenregionen tydligt gått mot att arbetsmarknaden utvidgas. För Västmanlands län innebär detta att det är pendlingen över länsgräns som ökat mest. Sedan 2004 har pendlingen in till länet ökat

med nästan 50 procent och pendling ut från länet med drygt 30 procent. Framförallt är det pendling mellan Västerås och Stockholm som ökar.

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.

ARBETSPENDLING 2018 VÄSTMANLANDS LÄN

TOTALT



Figur 4 Arbetspendling, totalt för Västmanland 2018 (Källa: Mälardalsrådet/SCB)

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. Kollektivtrafikförvaltningen, KTF, 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 och särskild skolskjuts i vissa av länets kommuner.

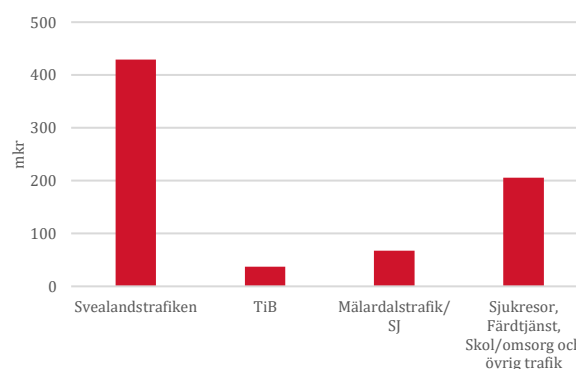
KTF har ett nära samarbete och regelbunden dialog med länets kommuner. Även samråd med angränsade län och Trafikverket sker kontinuerligt kring olika aktuella frågor. Länsplaneupprättare, regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner samverkar också inom ramen för En Bättre Sits (EBS), ett brett 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. Hur underskottet för kollektivtrafiken ska regleras mellan

Region Västmanland och länets kommuner regleras i ett avtal (Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län).

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.



Figur 5 Kostnader för olika trafikslag 2019. Tågtrafikens kostnader är delvis nettokostnader i och med att en stor del av intäkterna där i huvudsak tillfaller respektive operatör. I kostnaderna för Svealandstrafiken ingår all trafik under VL-varumärke vilken finansieras av Region Västmanland och länets kommuner.

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. Tågtrafik upphandlas via gemensamt ägda bolag via storregional samverkan, Mälardalstrafik AB (Mälab) och Tåg i Bergslagen (TiB).

Mälab 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 Mälars 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 2026. Avtalsformen är tjänstekoncessionsavtal där utövaren behåller biljettintäkter och ansvarar för prissättning.

Busstrafik

KTF är beställare av trafik och kravställare för trafiken. Länets busstrafik utförs i huvudsak under varumärket VL. Därutöver finns samverkansavtal med Upplands lokaltrafik för viss tåg- och busstrafik över länsgräns. 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 kommer den del av Brukslinjen som är linjelagd bli en del av VL-trafiken.

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.

Den regionala stomtrafiken med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas.

Den inomkommunala busstrafiken skiljer sig mellan kommuner. Västerås som den största kommunen har en omfattande trafik där stadstrafiken står för mer än hälften av länets totala utbud av busstrafik. I övriga kommuner är det inomkommunala trafikutbudet i första hand landsbygdstrafik men tätortstrafik med begränsat utbud finns i Arboga och Köping där den är

anropsstyrd samt i Sala och Fagersta där den är linjelagd.

Kommersiell trafik

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

På Mälarsbanan finns periodkortsavtal upprättade vilket innebär att VL:s och Mälars 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 taxaersättning 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 inte 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 till

kompletteringstrafik. Hållplatsen ska också ha ett så kallat minimiutbud av trafik, vilket betyder att bussen passerar hållplatsen minst en gång per dag i varje riktning på vardagar mellan kl. 08.00 och 18.00. Kompletteringstrafik måste ansökas och görs via en blankett som finns tillgänglig på VL.se.

Resandet

Under en normal vardag registreras mellan 50 - och 60 000 påstigningar med VL-produkter inom buss- och tågtrafiken i länet. Resandet domineras av period- och skolkortsresande.

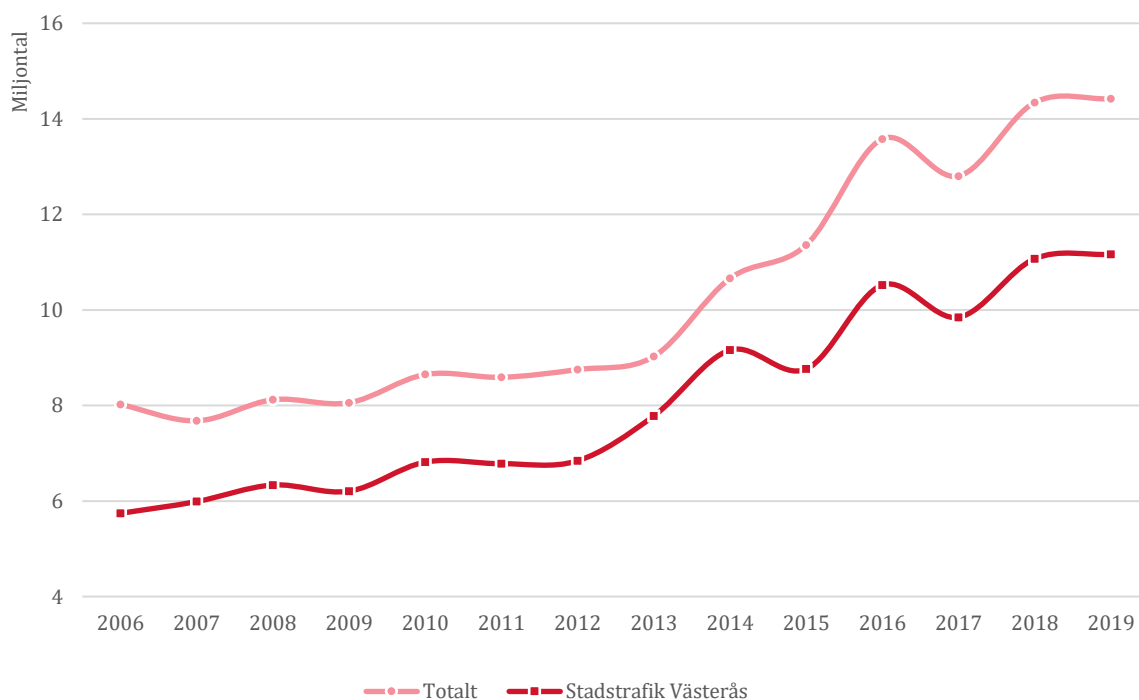
Resandet är starkt koncentrerat till Västerås kommun där nära 85 procent av alla registrerade påstigningar görs. De regionala linjerna står för drygt 10 % och tågtrafiken (inom länet och med VL-produkter) för runt 4 %. Lokal, inomkommunaltrafik, står för runt 1 procent av antalet registrerade påstigningar. Därutöver görs ett stort antal tågresor till/från målpunkter utanför länet.

Sala, Fagersta, Köping, Surahammar och Hallstahammars kommuner har avgiftsfri kollektivtrafik för sina inomkommunala linjer vilket innebär att påstigningar då inte registreras.

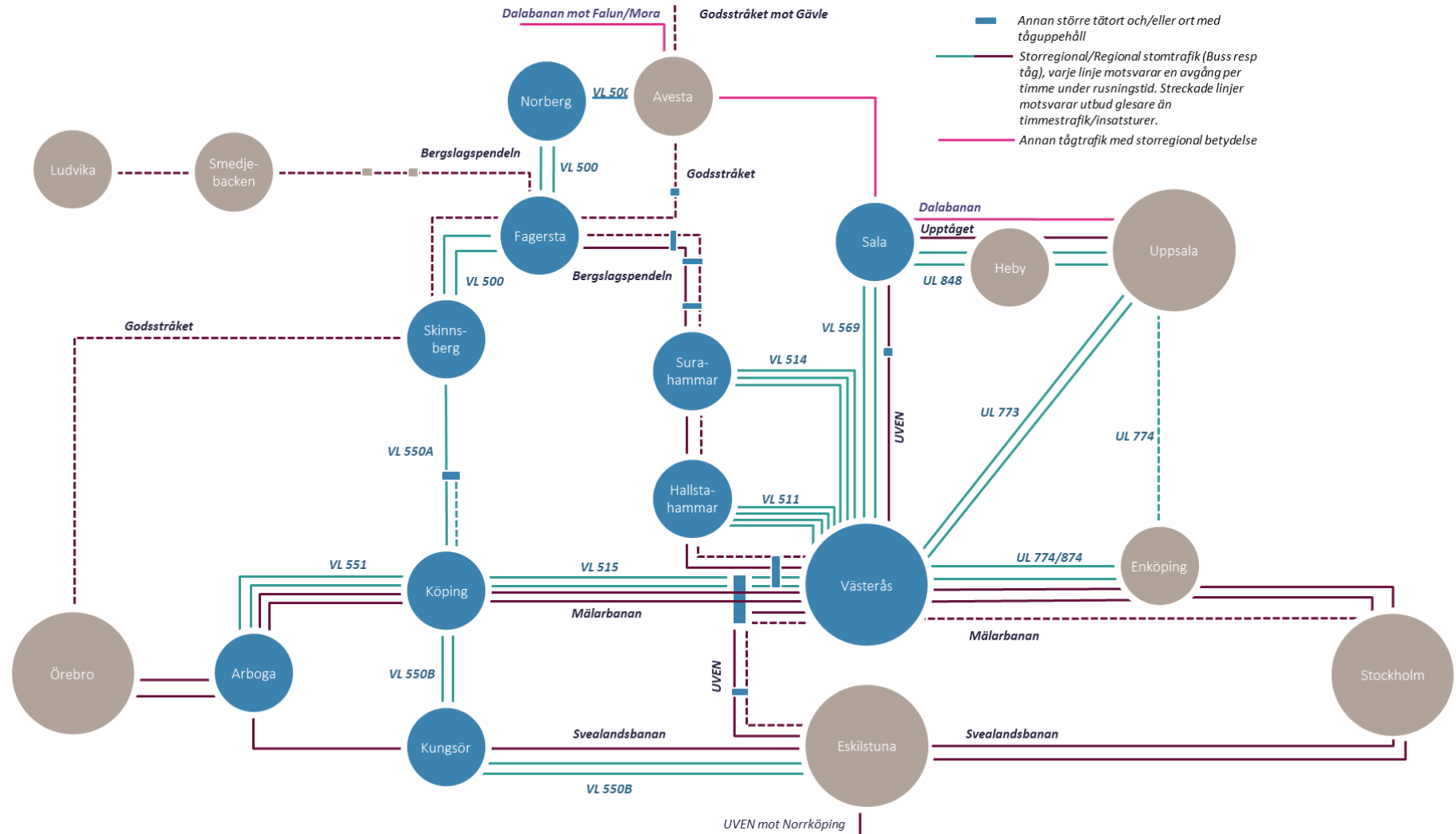
I Hallstahammar och Surahammars kommuner görs årliga manuella räkningar av trafikutövaren vilket visar på ett resande motsvarande ca 200 000 påstigande per år i Hallstahammars kommun och 75 000 påstigande per år i Surahammars kommun.

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 kommuner 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. Under samma period har utbudet (antal utbudskilometer) ökat med 30 procent och befolkning med 10 procent. Såväl antal påstigande per utbudskilometer som per invånare har således ökat



Figur 6 Resandeutveckling per år, 2006-2019, VL:s busstrafik



Figur 7 Översikt regional kollektivtrafik 2021, tåg och busstrafik, vare linje motsvarar en avgång/timme under högtrafik. Inomkommunal kollektivtrafik kompletteras i olika grad inom respektive kommun. Förutom centralorter är tätorter med minst 800 invånare inkluderade.

Pågående projekt

Mälärporten

I Västerås ska ett nytt resecentrum byggas med huvudsyfte att fungera som en effektiv bytesnod för alla trafikslag, men även skapa förutsättningar till en knutpunkt för lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik.

Bussterminalen ska ha direkt access till plattformarna för tågen 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 resenärsflöden.

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.

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 handlats upp i konkurrens.

I Tåg i Bergslagen har ett långsiktigt program tagits fram för att identifiera framtida fordonsbehov. Programmet pekar på en utveckling mot halvtimmestrafik på Bergslagspendeln i mitten på 20-talet och därefter fortsatt utveckling med ytterligare förtätning under högtrafik. Programmet kommer bearbetas vidare.

Fyrspår Mälärbanan

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



Figur 8 En ny bussterminal med ökad kapacitet är en del av projektet Mälärporten och viktigt för framtidens kollektivtrafik i Västerås och för hela länets utveckling (Foto: Västerås Stad, visionsbild)

Några trender med påverkan på kollektivtrafiken

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 nivå och global nivå. En välfungerande kollektivtrafik kan utgöra en konkurrensfördel för Västmanland gentemot andra regioner.

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

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 jämna 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.

Förändrade resvanor

När denna version av trafikförsörjningsprogrammet tas fram befinner sig kollektivtrafiken i en situation där resandet måste begränsas och resenärer uppmanas välja andra färdstätt 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 20-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.

Autonoma fordon

I exempelvis Barkarbystaden och Linköping, pågår försök med autonoma, det vill säga självkörande fordon. Tekniken är i dagsläget i sin linda men ger förutsättningar att såväl effektivisera kollektivtrafiken som 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.

Framtidens kollektivtrafik behöver utifrån en sådan utveckling tillsammans med förändrade resvanor behöva bli mer fokuserad på att den traditionella linjelagda kollektivtrafiken, med buss och tåg, hanterar de större flödena. Detta medan det mer kapillära resandet, "last-mile", kan ske med mindre fordon. Dessa kan vara en del av delningstjänster men givetvis också egenägda fordon..

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.



Figur 9 De globala målen

En hållbar utveckling är en utveckling 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.



Figur 10 Mål för kollektivtrafiken utgår från den regionala utvecklingsstrategin

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 landsbygderna har allt fler anpassade tjänster utvecklats som möjliggör ett hållbart resande.

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.

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.

Med Användbar kollektivtrafik sätts fokus på att kollektivtrafiken ska vara relevant utifrån medborgares

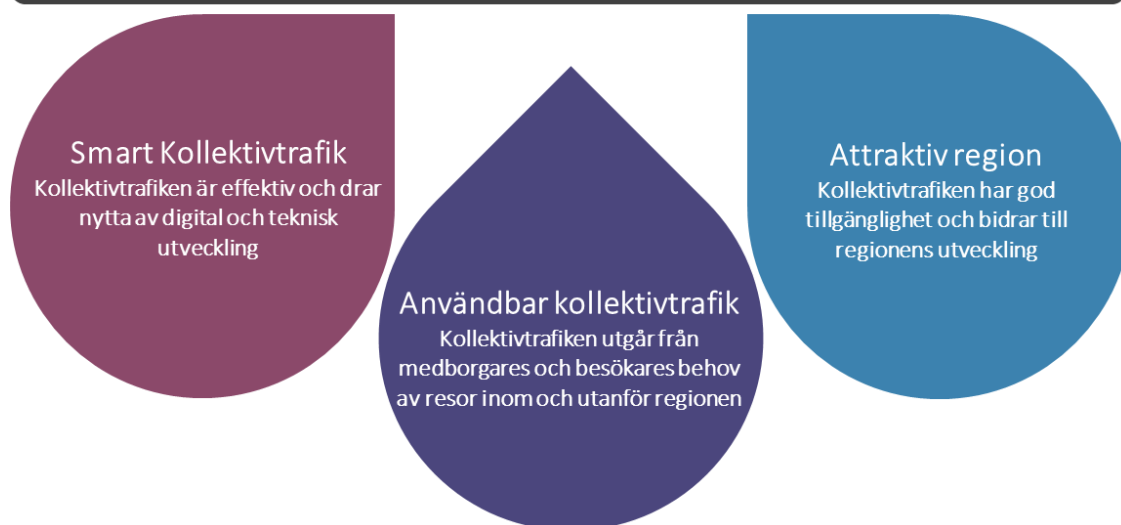
och besökares behov och vara konkurrenskraftig i jämförelse med andra trafikslag.

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-Mälardalenregionen. 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



Figur 11 Målmodell för Västmanlands kollektivtrafik som bygger vidare på RUS

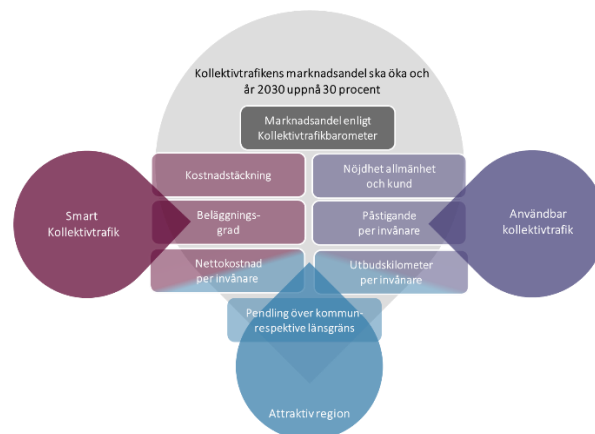
Uppföljning måluppfyllelse

Trafikförsörjningsprogrammets mål mäts 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 till höger redovisas ett urval indikatorer som gemensamt ska ge en bild över i vilken riktning kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till måluppfyllelse.

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



Figur 12 Indikatorer för samlad bedömning av måluppfyllelse

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).

Samtliga indikatorer, förutom marknadsandel, kan mätas på kommunnivå och trafikslagsnivå. Metod för att illustrera marknadsandel på mer detaljerad nivå behöver utvecklas under programperioden.

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 högtrafik. 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 resandetopporna 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.

Genare 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 nodstäder som Eskilstuna, Örebro och Uppsala 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.

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 och är ett incitament för ökat resande 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 pendelparkering 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 Stad

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 Finnsletten och Hacksta. Även handelsområdena Erikslund och Hälla samt sjukhusområdet är också strategiskt viktiga för hela länet.

Baskrav

Med baskrav menas här sådana krav som är centrala för uppdraget. Baskrav är i princip överordnade målen och behöver därför inte bidra till måluppfyllelse.

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

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. Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar Biogas samt HVO. I första hand Västerås stadstrafik ska eldrift få en allt större betydelse. Förutsättningar för grön vätgas som drivmedel ska bevakas.

Tillgänglighetskrav

Grundkravet för en tillgänglig kollektivtrafik är att samtliga fordon som används i kollektivtrafiken ska

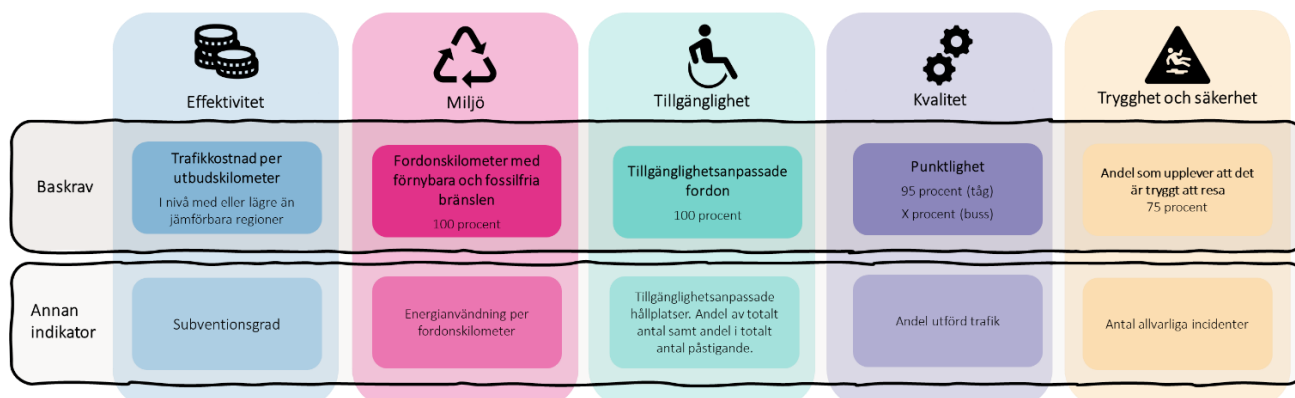
vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med de riktlinjer som finns framtagna nationellt. Därutöver ska eventuella nya hållplatser som etableras, där det finns ett frekvent resande, vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med KTF:s riktlinjer. Information vid hållplats, ombord på fordon och i digitala 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 kollektivtrafikbarometern upplever att det är tryggt att resa.



Figur 13 Indikatorer för uppföljning av baskrav

Behov av kollektivtrafik för måluppfyllelse

Storregional trafik

Den storregionala trafiken ska hantera de stora resandevolymerna 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 överenskommelser 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.

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 resandevolymerna 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 både behöver utgå från efterfrågan och användas för att bidra till hela länets utveckling.

Grundprincipen för regional stomtrafik är att dess utbud utgår från efterfrågan mellan kommunhuvudorter utifrån pendlings samband. I andra hand utgår utbud från att det bedöms vara viktigt för att bidra till regional utveckling och balans.

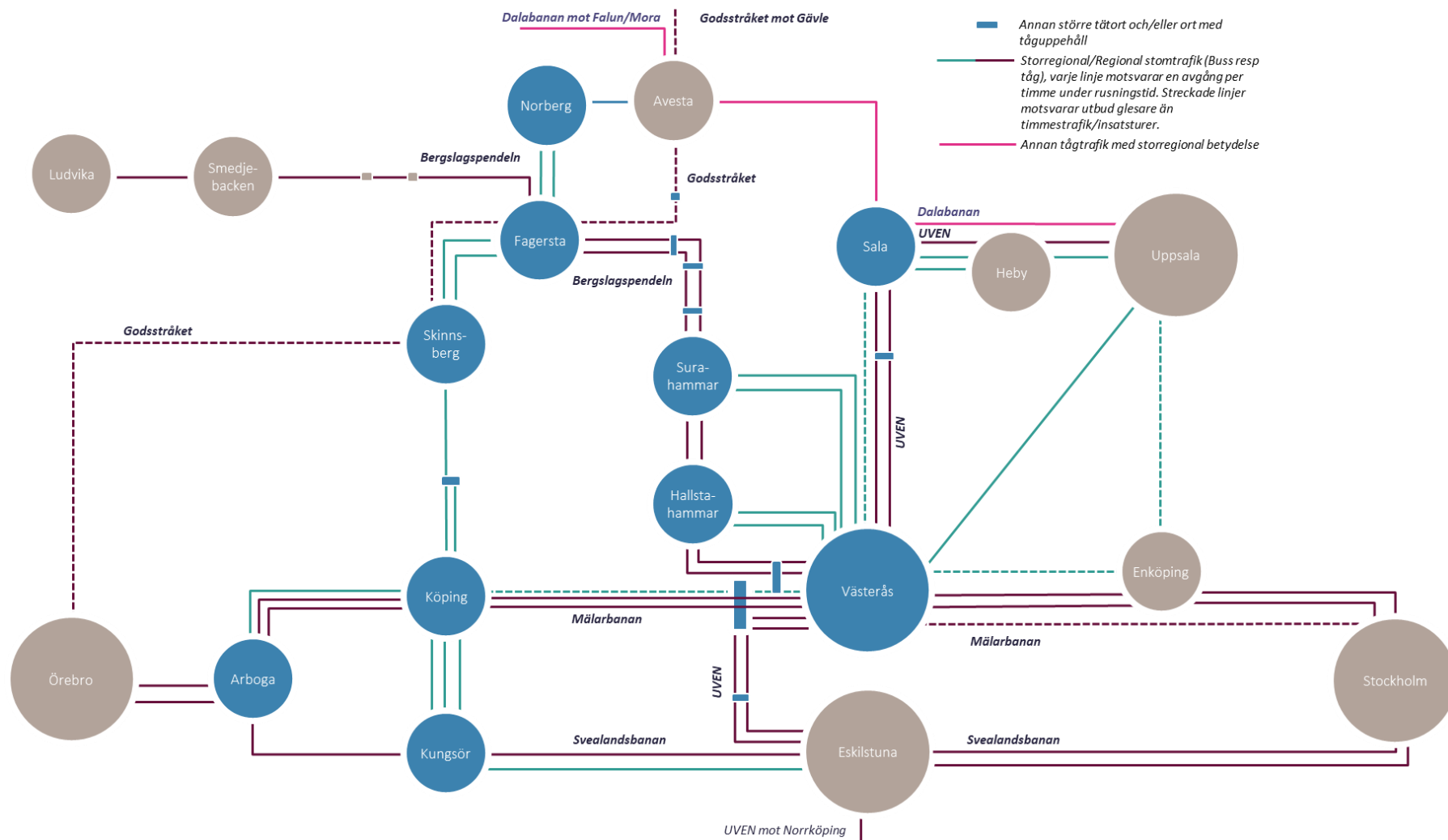
Trafiken kan göra uppehåll på mellanliggande orter och hållplatser men utbud styrs utifrån efterfrågan mellan kommunhuvudorterna.

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.

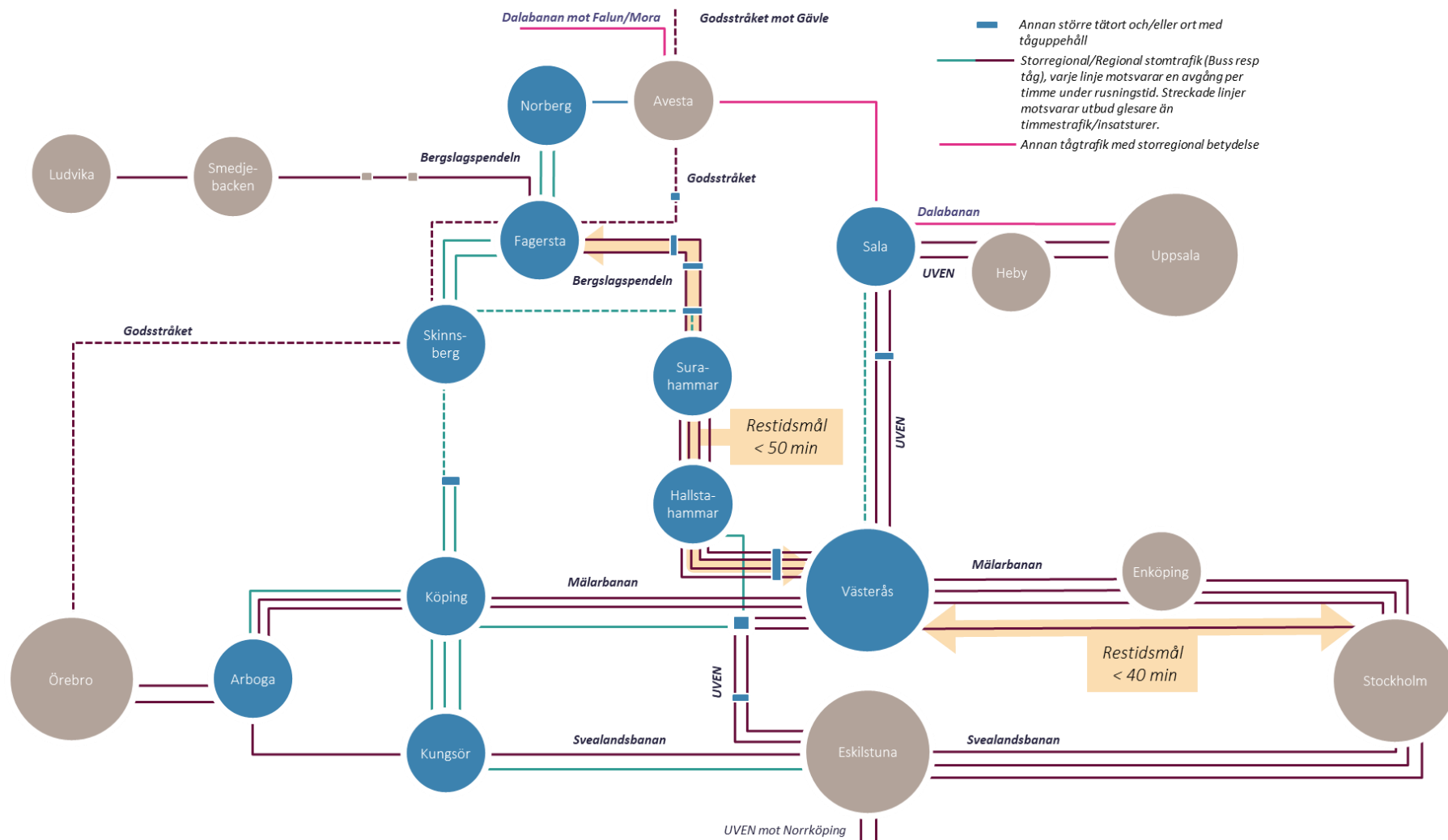


Figur 14 Inriktning storregional kollektivtrafik 2030, En Bättre Sits - Storregional systemanalys

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 redan gjorda satsningar på utökad trafik, nya tåg och biljetter som möjliggör sömlöst resande förväntas fortsatt stark utveckling under de kommande åren.



Figur 15 Inriktning trafikutbud storregional och regional trafik perioden 2022-2026.



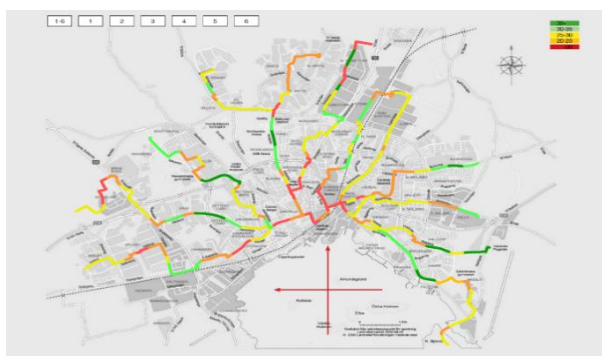
Figur 16 Inriktning trafikutbud storregional och regional trafik perioden 2027-2030.

Observera att bilderna över trafiksystemet är principbilder som ska utvecklas vidare i Trafikplan och kompletteras med inomkommunal trafik..

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.

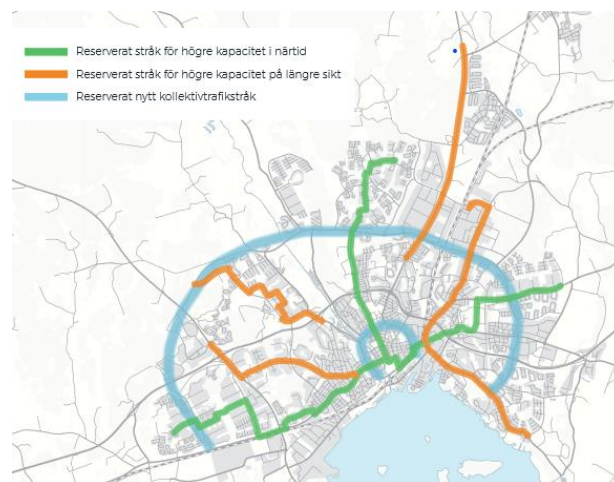


Figur 17 Uppmått medelhastighet för busstrafiken (linje 1-6) i Västerås

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. Risker är dock att det ger begränsad effekt då bussen riskerar fastna i samma köer som bilarna.

För att identifiera framtida behov av kollektivtrafik och identifiera konsekvenser om inga förändringar görs av nuvarande kollektivtrafik, har Västerås stad genomfört en så kallad modellanlys. 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.



Figur 18 Prioriterade stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik i Västerås (Källa: Framtidens Kollektivtrafik, slutrapport)

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.

Inomkommunal trafik

Inomkommunal trafik 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. 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.

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 bytespunkter som underlättar kombinerat resande. Här är utveckling av pendelparkeringar med laddmöjlighet och funktioner såsom cykelgarage en viktig strategi för utveckling av landsbygden.

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 Mäljarbanan respektive Dalabanen. Kommersiell trafik finns även mot Arlanda där bland annat Vy har expressbusstrafik.

Det är i första hand trafiken på Mäljarbanan 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 kan därför finnas 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

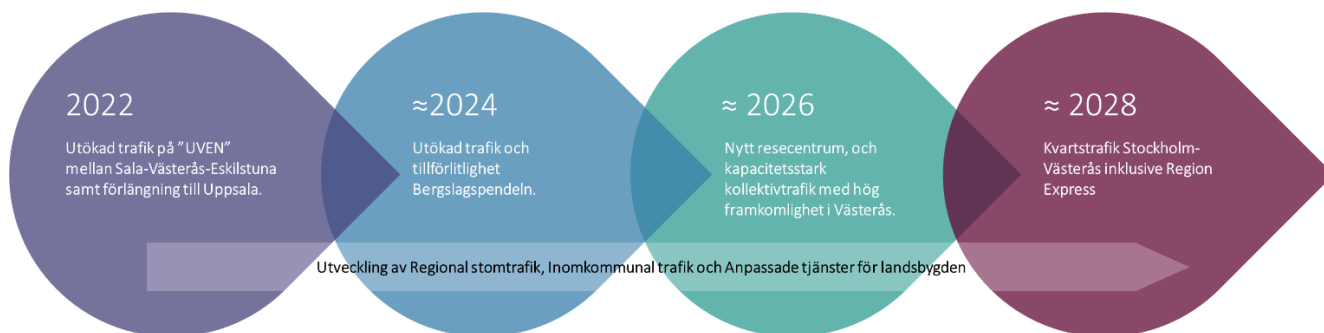
Tidsperspektiv

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 i Västerås är exempel på beslutade eller planerade åtgärder som kommer bidra till måluppfyllelse.



Figur 19 Steg mot 30 procent marknadsandel 2030

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.

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 har planmonopol och

därmed ansvarar för bebyggelseplaneringen men där KTF, i ett så tidigt skede som möjligt behöver delta i kommunernas processer för att kunna förverkliga målen och ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet.

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

Mäljarbanan

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

Utbyggnaden av Mäljarbanan 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, samt för att kunna vända fler tåg i Arboga vilka är åtgärder som även är till nytta för Svealandsbanan. Samtidigt behöver spårområdena på Örebro respektive Västerås central byggas om, för att klara utökade resenärslöden och frigöra kapacitet för gods. Detta behöver vara åtgärdat innan 2030.

Åtgärderna möjliggör en fortsatt integration av arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm, Västerås och Örebro – och underlättar såväl nyrekrytering som att behålla befintliga medarbetare och kompetens. De

är även en viktig del av ambitionerna att öka andelen gods och persontransporter på järnväg, för att därigenom minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan.

Långsiktig målsättning för restid Stockholm-Västerås är 40 minuter. Infrastrukturen ska möjliggöra minst 4 avgångar per timme 2030.

Svealandsbanan

För Svealandsbanan är en huvudåtgärd dubbelspår Folkesta-Rekarne. Dessutom finns behov av trimningsåtgärder på sträckan Arboga-Kungsör. Därutöver gynnas Svealandsbanan av prioriterade åtgärder på Mäljarbanan.

Åtgärderna möjliggör framförallt ökad tillförlitlighet och kan på sikt möjliggöra utökad 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 utökad 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 och Västerås är önskvärt och etablering av samtidig infart och byggande av andra plattform i Ransta nödvändigt. Därutöver finns på sikt behov av ytterligare mötesspår.

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

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln är målsättningen att restiden mellan Fagersta och Västerås åtminstone ska understiga 50 minuter. I Länsplanen finns medel avsatta för förlängning av dubbelspåret Ramnäs – Brattheden som

en del i 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.



Figur 20 Infrastrukturåtgärder på Bergslagspendeln, exempelvis förlängning av mötesspår mellan Ramnäs och Brattheden, är viktiga för att öka såväl marknadsandel som pendling mellan norra länet och Västerås (foto: Till Klingenhäger)

Ytterligare insatstrafik för att hantera stora resandevolymer från Sura- och Hallstahammar planeras från 2030 vilket dock kräver minst ett nytt mötesspår anläggs mellan de båda orterna.

Åtgärder för att ytterligare reducera restiderna på sträckan bör identifieras. Ett önskescenario vore att nå en restid mellan Fagersta och Västerås på drygt 40 minuter för att ge en restid mellan Norberg och Skinnskatteberg med Västerås på drygt timmen. Detta kommer dock kräva stora investeringar i infrastrukturen och sannolikt delvis ny sträckning på vissa delsträckor.

Konkurrenskraftig restid och robusthet prioriteras före nya tågstopp

I olika dokument lyfts 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.

En analys som genomförts 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. Här planeras därför som ett första steg en åtgärdsvalsstudie att initieras under 2021 vilken ska belysa 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 framförallt utifrån att Mäljarbanan och Svealandsbanan är mycket störningskänslig i detta område och behöver byggas ut för att frågan ska vara aktuell.

Säkerställa att vägnätet har kapacitet

Generellt har de vägar som trafikeras av den regionala busstrafiken god standard men framförallt 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. 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 framförallt 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 helaresanperspektivet 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 infrastrukturanläggningar som hållplatser och stationer har staten (Trafikverket), den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt kommunerna ett stort ansvar. Trafikverket är

väghållare för den regionala infrastrukturen vilket också innebär att de bär ansvaret för genomförande av åtgärder på det statliga vägnätet. Trafikverket äger även alla spårområden och plattformar längs järnvägarna vilket också gör att de står för underhåll av dessa. Jernhusen äger och förvaltar bland annat järnvägsstationer, i Västmanland förvaltar Jernhusen Västerås centralstation. Övriga stationer ägs och förvaltas av respektive kommun.

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 när det gäller linjernas ändpunkter. 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

lågglolvstyp. 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.

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. 2019 var Västmanlands andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken knappt 80 procent. Det är en ökning från ca 55 procent år 2009 men innebär ändå att länet är bland de sämre i landet. Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar Biogas samt 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.

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.

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.

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.

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 på områden 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.

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. Exempelvis har den utökade tågtrafiken på UVEN som träder i kraft år 2022 föregåtts av minst fem års planering och processande där trafikens kostnader succesivt detaljerats.

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
Länsdelssamråd	Oktober 2020	Fysiskt möte	Länets kommuner
Brukarråd	Augusti 2020	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
Kravseminarium	2020-11-27	Digitalt möte	Internt KTF
Samråd Trafikverket	Januari 2021	Digitalt möte	Trafikverket, Region Västmanland
Samråd som återstår att genomföra:			
<i>Samråd Trafikföretag</i>	<i>Kvartal 1 2021</i>	<i>Digitalt möte</i>	<i>Trafikföretag</i>
<i>Samråd Angränsande län</i>	<i>Kvartal 1 2021</i>	<i>Digitalt möte</i>	<i>RKM</i>

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

Kontaktpersoner remissversion

Oskar Jonsson

Utvecklingsstrateg, Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland

oskar.jonsson@regionvastmanland.se

021-48 18 329

Mohammad Sabet

Verksamhetschef Trafikförsörjning, Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland

mohammad.sabet@regionvastmanland.se

021-17 68 45