

Årsrapport verksamhetsåret 2015

Kollektivtrafikmyndigheten



LANDSTINGET
VÄSTMANLAND

Innehållsförteckning

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

Förord

Ett turbulent år med mycket verkstad

Resandeutvecklingen fortsatte kraftigt uppåt under året. Under augusti bytte vi betal- och biljettmaskinssystem i hela länet varför statistiken för åren i vissa delar är svårtydd. Dock ökar intäkterna vilket tyder på ett reellt ökat resande. Vi har nu att hantera kapacitetsproblem under vissa tider på vissa sträckor – angenäma bekymmer. Kapacitet finns på våra tåg och för att få fler att välja tåget togs det så kallade "tågtillägget" bort på våra Resekort under hösten.

Även NKI, Nöjd Kund Index, ligger kvar på mycket hög nivå. Vi ser dock att det fortfarande finns arbete kvar att göra med att göra det ännu enklare att välja kollektivtrafiken. Vårt nya system ger oss nya möjligheter, nu gäller det att informera och lära våra invånare hur lätt det faktiskt är.

Den 1 januari 2015 fördubblades styrkan på Kollektivtrafikförvaltningen Landstinget Västmanland i och med att förvaltningen slogs ihop med det tidigare kommunalförbundet Västmanlands Samtrafikförbund. I och med sammanslagningen finns numer den allmänna kollektivtrafiken, beställningscentralen, sjukresorna och färdtjänst- och omsorgsresor för fyra av länets kommuner samlade på en och samma adress. En positiv effekt som vi hoppas uppnå handlar om att bättre kunna samordna och nyttja resurser för att öka utbudet och därmed förbättra tillgängligheten.

För att även minska restidskvoterna krävs fortsatta satsningar på infrastruktur, både på väg och järnväg, men även genom att skapa snabba och smidiga omstigningspunkter i strategiska lägen. Här för vi en bra diskussion med Trafikverket, Länsstyrelsen och kommuner, inte minst inom vårt arbete med Trafikplan 2030 som kommer att färdigställas under 2016.



Maria Linder
Förvaltningschef

Landstinget Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet

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

Trafikförsörjningsprogrammet är styrande

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

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp

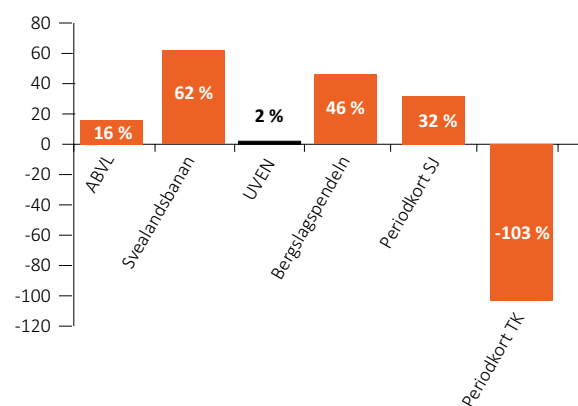
Trafikförsörjningsprogrammet är grunden för myndighetens beslut om allmän trafikplikt. Beslutet innebär att myndigheten slår fast vilka krav, till exempel på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik. Efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter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

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

Varje år ska RKM följa upp genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Den här rapporten avser uppföljning av föregående helår (2015). Syftet med uppföljningen är dels att visa hur kollektivtrafiken utvecklas i jämförelse med målen, dels att visa på entreprenadkostnaderna för den tilldelade och upphandlade trafiken. Uppföljningen är också av betydelse som underlag för prioriteringar.

Kollektivtrafikmyndighetens entreprenadkostnader för år 2015:

- **Entreprenadkostnad buss:**
307 mnkr AB Västerås Lokaltrafik. I kostnaderna ligger även delar av trafikplaneringen.
- **Entreprenadkostnad tåg Svealandsbanan:**
7,7 mnkr SJ AB (via MÅLAB).
- **Entreprenadkostnad tåg UVEN:**
10,7 mnkr SJ AB (via MÅLAB).
- **Entreprenadkostnad tåg Bergslagspendeln:**
31 mnkr Tågkompaniet (via Tåg i Bergslagen).
- **Kostnad för periodkortsgiltighet SJ AB:**
13,8 mnkr.
- **Kostnad för periodkortsgiltighet Tågkompaniet (via Tåg i Bergslagen):**
4,0 mnkr.



Figur: Entreprenadkostnadernas förändring år 2015 i jämförelse med 2011, året före myndighetens bildande. Kostnaderna har påverkats av drivmedelspriser och förändrat utbud.

Vårt uppdrag och våra mål för att genomföra uppdraget

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

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

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

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

Vårt uppdrag är att möta invånarnas behov av kollektivtrafik

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

Mål 1. Tillgänglighet för regional utveckling

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

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

Mål 1	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2014-2015
Tillgänglighet för regional utveckling.					▲	▲
Delmål 1 Det ska vara möjligt att dagpendla till Stockholms arbetsmarknadsområde från samtliga kommunhuvudorter.	Ett utbyggt järnvägs-system kompletterat med stombussar.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Infrastruktur-åtgärder på järnväg och ökat utbud av tåg och buss.	■	■
Delmål 2 Alla kommunhuvudorter i länet ska vara integrerade med Västerås arbetsmarknadsområde.	Ett arbetsmarknadsområde för kommunhuvudorterna år 2030.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Ökat utbud på stomlinjer med tåg och buss.	■	■
Delmål 3 Arbetsmarknaderna i och gränsande till Västmanland ska vara en gemensam arbetsmarknadsregion, vid en nivå på minst 10 procents arbetspendling.	En arbetsmarknadsregion vid 10 procents arbetspendling.			Ökat utbud på stomlinjer med tåg och buss.	▲	●
Delmål 4 Medborgare ska ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken för att nå ett större utbud av jobb.	Ökad marknadsandel.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Ökat utbud på stomlinjer med tåg och buss.	●	●
Delmål 5 Tågens och bussens punktlighet ska öka.				Andelen turer som är punktliga.	▲	▲
Delmål 6 Restidskvoten ska ha minskat till: 0,8 för tåg 1,2 för expressbuss 1,3 för regionbuss 1,0 för tätortstrafik		Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Infrastruktur-åtgärder i tätorter och i stomlinjenätet för tåg och buss.	▲	▲

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

Förändring i trafikutbud

Ökat utbud av stomlinjetrafik skapar möjligheter för integrering av arbetsmarknader. Förändringen i trafikutbudet mäts i antal tidtabellskilometer för hela regionen. Antalet tidtabellskilometer för Västmanland uppgick under 2015 till 11,8 miljoner kilometer, vilket är en ökning med 51 procent jämfört med 2011, året innan myndighetens bildades. Den redovisade utvecklingen av kollektivtrafikens utbud är en nettoeffekt mellan effektiviseringar och utökad trafik.

Resandet ökar

År 2015 genomfördes nära 12 miljoner resor med buss. Myndigheten gick över till ett nytt system för biljetthantering och automatisk trafikankräkning under 2015, varför jämförelser med tidigare år inte är möjlig. För tågtrafiken saknas uppgifter från kommersiella operatörer varför det inte går att ge en helhetsbild över resandet med tåg. Utgångspunkten är att den huvudsakliga resandeökningen ska utgöras av bilister som väljer att ställa bilen och i stället resa med kollektivtrafiken.

Mål 2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Målet tar avstamp i individens resmöjligheter oavsett förmåga.

Målet uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

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

Mål 2	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2014-2015
Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.					▲	▲
Delmål 1 Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och hållplatser samt hela linjer ska vara anpassad till grupper med funktionsnedsättning. Resande ska kunna ta sig på egen hand eller med ledsagare till länets hållplatser.	Ökade anslag till statlig medfinansiering av infrastrukturåtgärder.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Den byggda miljön förbättras på flertalet platser i länet.	▲	▲
Delmål 2 Samtliga fordon ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.	Nya fordon ska vara anpassade.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Fordon byts ut successivt till fordon med anpassning till funktionsnedsatta.	▲	▲
Delmål 3 Informationssystem ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.	Tekniska system ska anpassas.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Nya tekniska informationssystem installerades under 2015.	▲	▲
Delmål 4 Barn med funktionsnedsättning ska ges samma möjligheter som andra barn att resa med kollektivtrafiken.	Saknas.			Saknas.	■	■

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

Ny- och ombyggnad

Kollektivtrafikmyndigheten samverkar med länsstyrelsen, Trafikverket och länets kommuner för att nå en bättre standard på kollektivtrafikens infrastruktur med utgångspunkt i tillgänglighet för funktionsnedsatta. Behovet av åtgärder är stort och det finns för närvarande en övrefterfrågan på medel till om- och nybyggnad i förhållande till tillgången. Det görs därför årliga bedömningar av behovet utifrån gjorda inventeringar i länet. Även om det kan tyckas gå långsamt så sker förbättringar av den byggda miljön för varje år.

Anpassning av fordon

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

Informationssystem

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

Barn

Inom myndighetens ansvarsområde för kollektivtrafik ska alla människor, oavsett funktionsnedsättning eller ålder, kunna resa. Myndigheten för ingen annan statistik än antalet påstigande och registrerade färdbevis. Med anledning av det kan myndigheten bara bedöma utvecklingen av barns möjligheter till resa utifrån inkomna utsagor från resenärer. Några sådana har inte inkommit under 2015.

Mål 3. Långsiktigt hållbar resa

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

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

Mål 3	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2014-2015
Långsiktigt hållbar resa					▲	●
Delmål 1 Användandet av fossila bränslen ska minska inom hela verksamheten.	År 2030 ska 95 procent av bussarnas drivmedel vara fossilfritt.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Nya fordon. Krav vid upphandling.	▲	●
Delmål 2 Andel förnyelsebart bränsle av kilometerproduktionen med buss ska vara 60 procent år 2017. År 2030 ska hela länet trafikeras till 100 procent av fordon med fossilfria bränslen.	Miljövänligare fordon.	Vi är på gång att nå målet.	Användningen av HVO ökar och blir om möjligt ett krav framöver.	Nya fordon. Krav vid upphandling.	▲	●
Delmål 3 Den byggda miljön och ny bebyggelse ska anpassas till kollektivtrafikens framkomlighet och linjeläggning.	Ökat anslag i länsstyrelsens länsplan för investering i infrastruktur.			Ökande anslag.	●	●
Delmål 4 Bränsleförbrukningen hos kollektivtrafikens fordon ska minska.	Byta ut äldre fordon mot mindre miljöstörande.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Nya fordon. Krav vid upphandling.	▲	▼
Delmål 5 Buller från kollektivtrafikens fordon ska minska.	Byta ut äldre fordon mot mindre bullerstörande.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Minskad bullerstörning, enligt FRIDA.	▲	▲

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

Fossilfritt

Landstinget har genom det helägda bussbolaget AB Västerås Lokaltrafik en investeringsplan för att övergå till bussar med fossilfritt bränsle. Den investeringsplan som beslutats om kommer att förverkligas enligt tidplan. Den upphandlade trafiken kördes under 2015 med mindre miljövänliga fordonstyper, vilket har lett till att Kollektivtrafikmyndighetens totala miljömål inte nåddes (går åt fel håll ovan).

Kollektivtrafikmyndigheten kommer att arbeta tillsammans med berörda för att snarast komma till rätta med val av fordonstyper, så att miljömålet åter kan nås.

Infrastruktur

Att förverkliga ombyggnader av infrastruktur för kollektivtrafik är myndigheten beroende av tillde-

lade medel i den nationella och regionala investeringsplanen. Det är för närvarande för lite medel avsatta till åtgärder för kollektivtrafikens framkomlighet för att det ska ge någon effekt i länet.

Miljödata

Miljöeffekter för bussarna rapporteras regelbundet in till den nationella trafikdatabasen FRIDA, www.frida.port.se. Enligt den databasen har bussarnas miljöpåverkan minskat sedan 2011, vilket är året före myndighetens bildande, se tabell nedan:

Indikator	Utfall 2011	Utfall 2015	Förändring
Kväveoxider	3,2 gram/kWh	2,08 gram/kWh	▲
Partiklar	0,02 gram/kWh	0,01 gram/kWh	▲
Förnybart bränsle	43,9 %	88,0 %	▲

Observera att tabellen enbart visar AB Västerås Lokaltrafiks egna fordon.

Mål 4. Trygg och säker resa

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

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

Mål 4	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till 2030	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2014-2015
Trygg och säker resa					▲	▲
Delmål 1 Invånarna ska uppfatta kollektivtrafiken som pålitlig och säker.	Ökad nöjdhet med VL, enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 2 Resenärernas upplevda trygghet under hela resan ska öka.	Upplevd trygghet ska öka enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Kollektivtrafikbarometern visar ökad trygghet.	▲	▲
Delmål 3 Den fysiska utformningen av hållplatser och gångvägar till hållplatsen ska år 2030 vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas.	Ökat anslag i länsstyrelsens länsplan för investering i infrastruktur.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Ökat anslag.	▲	▲
Delmål 4 Länets hållplatser ska som lägst ha den standard som Trafikverkets hållplatshandbok anger.	Ökade investeringar på hållplatsåtgärder.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Ökat anslag från länsplanen.	▲	▲

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

Pålitlig, trygg och säker

Andelen resenärer som är nöjda med tryggheten av att resa med kollektivtrafiken har ökat. Det visar statistik från intervjuundersökningar som genomförs av företaget Ipsos på uppdrag av Svensk kollektivtrafik. Andelen som är nöjda är fortsatt hög bland såväl resenärer som allmänheten. Allmänhetens tillit har dock ofta med den information som når fram att göra.

Trafiksäker

Hastigheten på om- och nybyggnad av kollektivtrafikens infrastruktur är beroende av tillgången på investeringsmedel. Genom ökade anslag i den regionala planen för medel till kollektivtrafikåtgärder ser myndigheten att målen är på gång att nås.



Mål 5. Enkel och attraktiv resa

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

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

Mål 5	Måltal	Bedömning av måluppfyllelse	Bedömning av måluppfyllelse till år 2017	Indikatorer	Trend från 2011	Utveckling 2014-2015
Enkel och attraktiv resa					▲	▲
Delmål 1 Det ska vara enkelt för alla att finna information om resmöjligheter.	Enkelt att finna information, enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 2 Det ska vara enkelt för alla att förstå prismodellen, boka och betala resan.	Enkelt att förstå, boka och betala, enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 3 Betalsystem för resan ska vara oberoende av länsgränser och operatörer.	Upphandling av nya tekniska stödsystem har genomförts.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Installation och driftsättning sker under 2015.	▲	●
Delmål 4 All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv.	Andelen nöjda med attraktiviteten ska öka, enligt NKI.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Kollektivtrafikbarometern visar ökad nöjdhet.	▲	▲
Delmål 5 Störningsinformation och realtidsinformation ska utvecklas och bli enkel att få ta del av.	Upphandling av nya tekniska stödsystem har genomförts.	Vi är på gång att nå målet.	Vi är på gång att nå målet.	Installation och driftsättning sker under 2015.	▲	●

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

Enkelhet och linjesträckning

Resenärer som är nöjda med enkelheten av att åka med kollektivtrafiken i Västmanland ökar för varje år sedan 2011, vilket är året före Kollektivtrafikmyndigheten bildades. Det som främst driver enkelhet är att resenärer upplever att restiden är väl använd.

Biljettsystem, prismodeller och störningsinformation

Myndigheten upphandlade nya tekniska system under 2014. Installation och driftsättning av dessa skedde under 2015.

Attraktivitet

Resenärer som är nöjda med resan ökar för varje år.



Linjenätsbeskrivning



Allmän kollektivtrafik 2015

Stommen i trafiksystemet är tågtrafik. Strävan är att övrig trafik anpassas till tågtrafiken.

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

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

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

Stomtåg

Tåg 50 Dalabanan

Mora/Falun – Avesta – Sala – Uppsala – Stockholm

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

Dubbelturer M-F	10
Dubbelturer Lör	5
Dubbelturer Sön	5

Tåg 54 Godsstråket genom Bergslagen

Gävle – Avesta/Krylbo – Fagersta – Örebro – Hallsberg

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

Dubbelturer M-F	5
Dubbelturer Lör	2
Dubbelturer Sön	2

Tåg 55 Bergslagspendeln

Ludvika – Fagersta – Västerås

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

Dubbelturer M-F	17
Dubbelturer Lör	6
Dubbelturer Sön	6



Tåg 56 UVEN

Sala – Linköping

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

Dubbelturer M-F	15
Dubbelturer Lör	6
Dubbelturer Sön	6

Tåg 57/61 Mäljarbanan

Stockholm – Västerås – Örebro – Hallsberg

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

Dubbelturer M-F	25,5 (varav 17,5 full sträckning)
Dubbelturer Lör	11,5 (varav 9 full sträckning)
Dubbelturer Sön	10,0 (varav 8 full sträckning)

Tåg 58 Svealandsbanan

Stockholm – Eskilstuna – Arboga

Linjen körs mellan Stockholm och Eskilstuna med förlängning genom lokal tågtrafik mellan Eskilstuna och Arboga med anslutning till Mäljarbanan. Vissa turer från Stockholm körs genomgående till Örebro under vardagar.

Dubbelturer M-F	15,5
Dubbelturer Lör	9
Dubbelturer Sön	9

Stombuss

Linje 321

Örebro – Glanshammar - Götlunda

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

Dubbelturer M-F	15
Dubbelturer Lör	6
Dubbelturer Sön	4
Kostnad/år (för Västmanland)	400 000 kr

Linje 351

Lindesberg – Frövi – Fellingsbro - Arboga

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

Dubbelturer M-F	14
Dubbelturer Lör	3
Dubbelturer Sön	4

Linje 500

Skinnskatteberg – Fagersta – Norberg – Avesta/Krylbo

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

Dubbelturer M-F	27 (varav 12 full sträckning)
Dubbelturer Lör	9 (varav 5 full sträckning)
Dubbelturer Sön	9 (varav 5 full sträckning)
Busskilometer/år	632 000
Kostnad/år	16,7 mnkr
Kostnadstäckning	34 %

Linje 511**Västerås – Hallstahammar**

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

Dubbelturer M-F	44 (47 med extra fredagsturer)
Dubbelturer Lör	21
Dubbelturer Sön	17
Busskilometer/år	616 000
Kostnad/år	14,8 mnkr
Kostnadstäckning	44 %

Linje 514**Västerås – Surahammar**

Linjen trafikerar Västerås och Surahammar och körs med få stopp. I Surahammar eftersträvas bussanslutning till och från Brukslinjen.

Dubbelturer M-F	26 (29 med extra fredagsturer)
Dubbelturer Lör	19
Dubbelturer Sön	17
Busskilometer/år	477 000
Kostnad/år	11,8 mnkr
Kostnadstäckning	26 %

Linje 515**Västerås – Köping**

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

Dubbelturer M-F	20 (varav 16 hela sträckan)
Dubbelturer Lör	8 (varav 7 hela sträckan)
Dubbelturer Sön	7
Busskilometer/år	395 000
Kostnad/år	10,4 mnkr
Kostnadstäckning	32 %

Linje 550**Skinnskatteberg – Köping – Kungsör – Eskilstuna**

Linjen trafikerar Västra Mälardalen och knyter även ihop kommunerna med Eskilstuna. Tågpassning eftersträvas i Köping och i Eskilstuna. Busspassning sker med lokala landsbygdslinjer i samtliga tätorter längs linjen, och med stomlinje 500 i Skinnskatteberg, med stomlinje 515 och 551 i Köping och med stomlinje 552 i Kungsör.

Dubbelturer M-F	26 (varav 10 hela sträckan)
Dubbelturer Lör	11 (varav 2 hela sträckan)
Dubbelturer Sön	11 (varav 2 hela sträckan)
Busskilometer/år	904 000
Kostnad/år	24,0 mnkr
Kostnadstäckning	25 %

Linje 551**Köping – Valskog – Arboga**

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

Dubbelturer M-F	21
Dubbelturer Lör	6
Dubbelturer Sön	6
Busskilometer/år	206 000
Kostnad/år	5,4 mnkr
Kostnadstäckning	35 %

Linje 552**Kungsör – Arboga – Götlunda**

Linjen trafikerar Arboga och Kungsör via Arboga Teknikpark med vissa turer förlängda till Götlunda. Tågpassning eftersträvas i Arboga. Busspassning sker med lokala landsbygdslinjer i samtliga tätorter längs linjen, samt med Örebro linje 321 i Götlunda, linje 551 i Arboga och stomlinje 550 i Kungsör.

Dubbelturer M-F	20 (varav 4 full sträckning)
Dubbelturer Lör	3 (endast mellan Arboga och Kungsör)
Dubbelturer Sön	3 (endast mellan Arboga och Kungsör)
Busskilometer/år	198 000
Kostnad/år	5,1 mnkr
Kostnadstäckning	11 %





Linje 569

Västerås – Sala

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

Dubbelturer M-F	17 (19 med extra fredagsturer)
Dubbelturer Lör	10
Dubbelturer Sön	8
Busskilometer/år	450 000
Kostnad/år	10,7 mnkr
Kostnadstäckning	24 %

Linje 773

Västerås – Uppsala

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

Dubbelturer M-F	11
Dubbelturer Lör	0
Dubbelturer Sön	0
Kostnad/år	KTM ersätter UL med 5 mnkr för samtliga UL-linjers trafikering inom Västmanland

Linje 848

Sala – Uppsala

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

Dubbelturer M-F	30
Dubbelturer Lör	11
Dubbelturer Sön	11
Kostnad/år	KTM ersätter UL med 5 mnkr för samtliga UL-linjers trafikering inom Västmanland

Linje 869

Västerås – Sala

Linjen trafikerar Västerås och Sala som expressbuss.

Dubbelturer M-F	10
Dubbelturer Lör	0
Dubbelturer Sön	0
Busskilometer/år	183 000
Kostnad/år	4,3 mnkr
Kostnadstäckning	27 %

Linje 874 och 774

Västerås – Enköping – Uppsala

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

Dubbelturer M-F	14
Dubbelturer Lör	18
Dubbelturer Sön	18
Kostnad/år	KTM ersätter UL med 5 mnkr för samtliga UL-linjers trafikering inom Västmanland.

Linje 880

Skinnskatteberg – Västerås

Linjen trafikerar Skinnskatteberg och Västerås som expressbuss.

Dubbelturer M-F	2
Dubbelturer Lör	0
Dubbelturer Sön	0
Busskilometer/år	52 000
Kostnad/år	1,2 mnkr
Kostnadstäckning	18 %

Linje 700**Ludvika – Fagersta – Västerås – Arlanda - Stockholm**

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

Dubbelturer M-F	2
Dubbelturer Lör	1
Dubbelturer Sön	1

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

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

Dubbelturer M-F	Ca 17 (varav 1 full sträckning)
Dubbelturer Lör	13 (varav 1 full sträckning)
Dubbelturer Sön	17 (varav 4 full sträckning)

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

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

Dubbelturer M-F	17
Dubbelturer Lör	7
Dubbelturer Sön	13

Linje 888**Västerås – Eskilstuna**

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

Dubbelturer M-F	6
Dubbelturer Lör	6
Dubbelturer Sön	6

Linje 927**Västerås – Eskilstuna**

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

Dubbelturer M-F	12
Dubbelturer Lör	0
Dubbelturer Sön	0

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

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

Linje 9**Virsbo Fellingvägen – Virsbo järnvägsstation**

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

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

Linjen trafikerar Skultuna och Tillberga via Västerås centrum.

Busskilometer/år	781 000
Kostnad/år	27,7 mnkr
Kostnadstäckning	28,6 %

Linje 22**Barkarö – Västerås – Irsta**

Linjen trafikerar Barkarö och Irsta via Västerås Central.

Busskilometer/år	413 000
Kostnad/år	15,5 mnkr
Kostnadstäckning	18 %

Linje 23**Tidö-Lindö – Västerås Central**

Linjen trafikerar Tidö-Lindö och Västerås Central.

Busskilometer/år	192 000
Kostnad/år	8,2 mnkr
Kostnadstäckning	12,3 %

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

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

Busskilometer/år	208 000
------------------	---------

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

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

Linje 32**Törunda – Västerås Central**

Linjen trafikerar Törunda och Västerås Central via Rytterne och Örtagården.

Busskilometer/år	18 000
Kostnad/år	0,6 mnkr
Kostnadstäckning	4 %

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

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

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

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

Busskilometer/år	3 000
------------------	-------

Linje 49**Kungsör - Valskog**

Linjen trafikerar Kungsör, Valskog samt Kungs Barkarö. I Kungsör finns busspassning med stomlinje 550 och 552.

Busskilometer/år	19 000
Kostnad/år	0,5 mnkr

Linje 53/253**Kungsör – Torpa – Östertibble**

Linjerna trafikerar tillsammans östra delen av Kungsörs kommun, på norra respektive södra sidan av E20. I Kungsör finns busspassning med stomlinje 550 och 552.

Busskilometer/år	16 000
------------------	--------

Linje 54**Norrby – Medåker – Arboga**

Linjen trafikerar Norrby, Arboga samt Medåker. I Arboga finns busspassning med stomlinje 551 och 552.

Busskilometer/år	17 000
------------------	--------

Linje 59**Arboga – Tyringe – Herrfallet - Lillebo**

Linjen trafikerar Arboga och Lillebo via Tyringe och Herrfallet. Linjen trafikerar även området Brattberget i Arboga. I Arboga finns busspassning med stomlinje 551 och 552.

Busskilometer/år	28 000
------------------	--------

Linje 60**Sala – (Ösby) - Saladamm – Jugansbo**

Linjen trafikerar Sala, Saladamm och Jugansbo. I Sala finns tågpassning samt busspassning med stomlinje 569.

Busskilometer/år	95 000
------------------	--------

Linje 61**Sala – Salbohed – Västerfärnebo**

Linjen trafikerar Västerfärnebo, Salbohed och Gullvalla. Vissa turer är även förlängda till Hörnsjöfors. I Sala finns tåg- samt busspassningar, i Salbohed finns busspassning med linje 461.

Busskilometer/år	121 000
------------------	---------

Linje 461**(Sala) – Salbohed – Hedåker – Västerbykil**

Linjen trafikerar Hedåker, Västerbykil och Häggebacken. I Salbohed finns busspassning med linje 61.

Busskilometer/år	48 000
------------------	--------

Linje 62**Sala – Sätrabrunn – Fläckebo – Salbohed – Västerfärnebo**

Linjen trafikerar Sätrabrunn och Fläckebo. Linjen har busspassning med stomlinje 569 samt linje 65 vid Tomta.

Busskilometer/år	155 000
------------------	---------

Linje 63**Sala – Broddbo – Möklinta – (Vivastbo/Bännbäck)**

Linjen trafikerar Möklinta, Vivastbo/Bännbäck och Broddbo. I Sala finns tåg- och busspassningar. I Möklinta finns busspassning med linje 64.

Busskilometer/år	119 000
------------------	---------

Linje 64/464**Sala – Saladamm – Möklinta – Rosshyttan – (Kilbo skola)**

Linjen trafikerar Rosshyttan och Möklinta. I Möklinta finns busspassning med linje 63.

Busskilometer/år	45 000/10 000
------------------	---------------

Linje 65**Sala – Kumla – Ransta – Tomta/Vallrum**

Linjen trafikerar Vallrum/Vad – Ransta och Kumla kyrkby. Linjen har busspassning med stomlinje 569 och 62 vid Tomta.

Busskilometer/år	114 000
------------------	---------

Linje 66**Varmsätra – Sala**

Linjen trafikerar Varmsätra och Sala. Vissa turer körs via Ängshagen i Sala och några turer är förlängda till Norrberg och Svartängen.

Busskilometer/år	30 000
------------------	--------

Linje 111A**Västerås – Hallstahammar**

Linjen är anropsstyrd och trafikerar Västerås och Hallstahammar via Gilltuna, Fromtorp och Skälby.



Linje 113A

Surahammar – Ramnäs – Virsbo

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

Linje 114A

Västerås – Kranshällarna

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

Linje 221

Götlunda – Lunger

Linjen trafikerar Götlunda och Lunger. Busspassning finns med stomlinje 552 samt linje 321 i Götlunda.

Linje 252

Arboga – Kungsör

Linjen trafikerar Arboga och Kungsör via Skäfruna, Granhammar och Arboga Teknikpark. Busspassning finns med stomlinje 550 och 552 i Kungsör.

Busskilometer/år 13 000

Linje 56

Skinnskatteberg – Färna – Bernshammar

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

Busskilometer/år 46 000

Linje 80

Skinnskatteberg – Långviken – Baggbron – Malingsbo

Linjen trafikerar Skinnskatteberg och Malingsbo via Långviken och Baggbron. I Skinnskatteberg finns busspassning med stomlinje 500 och 550.

Busskilometer/år 50 000

Linje 81

Skinnskatteberg – Riddarhyttan

Linjen trafikerar Skinnskatteberg och Riddarhyttan. I Skinnskatteberg finns busspassning med stomlinje 500, 550 samt 880.

Busskilometer/år 58 000

Linje 82

Fagersta – Ängelsberg – Virsbo

Linjen trafikerar Fagersta och Virsbo via Ängelsberg. Busspassning finns med linje 83 och 84 vid Risbroplan i Fagersta.

Busskilometer/år 39 000

Linje 83

Fagersta – Åvestbo – Färna

Linjen trafikerar Fagersta och Färna via Åvestbo. Busspassning finns med linje 82 och 84 vid Risbroplan i Fagersta, samt med linje 56 i Färna.

Busskilometer/år 26 000

Linje 84

Fagersta – Hedkärna – Söderbärke

Linjen trafikerar Fagersta och Söderbärke via Hedkärna. Busspassning finns med linje 82 och 83 vid Risbroplan i Fagersta.

Busskilometer/år 19 000

Linje 86

Norberg – Karbenning – Västerfärnebo

Linjen trafikerar Norberg och Västerfärnebo via Karbenning. I Norberg finns busspassning med stomlinje 500.

Busskilometer/år 53 000

Linje 87

Norberg – Flängan – Karsbo

Linjen trafikerar Norberg och Karsbo via Flängan. I Norberg finns busspassning med stomlinje 500.

Busskilometer/år 21 000

Linje 361

Smedjebacken – Fagersta

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

Linje 362

Smedjebacken - Hedkärna

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

Tätortstrafik

ARBOGA

Linje 2

Linjen trafikerar Arboga Resecentrum och Arboga Teknikpark.

Anropsstyrd tätortstrafik

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

FAGERSTA

Fagerstalinjen

Jvst – Vilhelminaparken – Kolarbyn – Vilhelminaparken – Jvst – Fårbo – Jvst

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

Flexlinjen Fagersta

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

HALLSTAHAMMAR

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

SURAHAMMAR

I Surahammar körs en flexlinje. Flexlinjen trafikerar även i Ramnäs en dag i veckan.

NORBERG

Linje 85

Norberg – Kärrgruvan

Linjen trafikerar Norbergs centrum samt Kärrgruvan. Vissa turer trafikerar även Skallberget.

KÖPING

Flexlinjen Köping

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

Linje 4

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

SALA

Silverlinjen

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

Silvergruvan

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

VÄSTERÅS

Linje 1

Skälby – Bjurhovda

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

Linje 2

Norra Gryta – Björnö

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

Linje 3

Erikslund – Stockholm, Västerås Flygplats

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

Linje 4

Brottberga – Finnslätten Norra

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

Linje 5

Tunbytorp – Hälla

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

Linje 6

Rönby – Finnslätten Norra

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

Linje 7

Hacksta – Centralen

Linjen trafikerar Hacksta och Centralen.

Linje 11

Eriksborg – Viksäng

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

Linje 12

Stenby – Hälla syd

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

Linje 13

Önsta Gryta – Centralen

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





LANDSTINGET
VÄSTMANLAND

Kontaktuppgifter

Kollektivtrafikmyndigheten
Ängsgårdsgatan 12
721 30 Västerås
Telefon: 021-17 30 00 (växel)
kollektivtrafikmyndigheten@ltv.se
www.ltv.se/kollektivtrafik
www.vl.se

Diarienummer: KTM 160071