

Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik



Västmanlands län

Innehåll

1. Inledning	4
Trafikförsörjningsprogrammet	4
Kollektivtrafiklagen	4
Det första trafikförsörjningsprogrammet för Västmanland revideras	5
Trafikplikt	5
Planeringsprocess	6
Samrådsprocess	6
Myndighetens styrande dokument	7
Övriga styrande dokument	7
Organisation	8
Viktiga begrepp	9
2. Möjligheter och utmaningar	10
3. Regional utveckling	18
4. Nuläge	20
Restidskvot	21
Dagens linjenät och resandet	22
Stödsystem och infrastruktur	24
Färdtjänst och riksferdtjänst	25
Prissättning & biljett- och betalsystem	26
5. Mål	27
Mål 1: Tillgänglighet för regional utveckling	28
Mål 2: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	29
Mål 3: Långsiktigt hållbar resa	30
Mål 4: Trygg och säker resa	31
Mål 5: Enkel och attraktiv resa	32
6. Genomförande och ekonomi	33
7. Uppföljning	34
Bilaga: Linjebeskrivning	35

1 Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Västmanlands län. Detta sker genom att ta avstamp i regional utveckling, linjenät för kollektivtrafik och resmönster i länet.

Vid årsskiftet 2011/12 inträffade två viktiga förändringar för kollektivtrafiken i Västmanland, dels trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft, dels blev Landstinget i Västmanland regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm).

Lagen innebär fritt marknadstillträde för kommersiella aktörer att driva regional kollektivtrafik på kommersiell grund. Framtidens kollektivtrafik kommer att omfatta såväl kommersiell som samhällsköpt trafik. Den samhällsköpta trafiken kommer att dominera för lokalt och regionalt resande. Lagen innebär också ett tydligare politiskt ansvar för kollektivtrafikens strategiska inriktning med en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Som en följd av detta har Landstinget i Västmanland inrättat en politisk nämnd, Kollektivtrafiknämnden. Nämnden ansvarar för att tilldela och/eller upphandla och utveckla trafiken med buss och tåg i Västmanland. I nämndens uppdrag ingår bland annat att utarbeta förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram som därefter skall fastställas av Landstingsfullmäktige.

Några viktiga begrepp:

- *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.
- *Regional kollektivtrafik* - med regional kollektivtrafik menas enligt lagen all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell trafik), samt trafik över länsgräns där det huvudsakligaste resandet utgörs av vardagsresor. Den regionala kollektivtrafiken delas in i landsbygdstrafik respektive tätortstrafik.

Kollektivtrafiklagen

Lagen om kollektivtrafik började gälla från den 1 januari 2012. Lagen är anpassad till EU:s regelverk för kollektivtrafik. Med lagen finns förhoppning om att få drivkrafter till stånd för ökad samverkan mellan kollektivtrafikens utveckling och övrig samhällsplanering samt ökat resande och ökat kundfokus. Processen att utveckla kollektivtrafiken bygger i hög grad på öppenhet och samråd med kollektivtrafikens intressenter. Kollektivtrafikmyndigheten tar efter samråd beslut om vilken trafik som ska tilldelas eller upphandlas, den så kallade allmänna trafikplikten. Myndigheten upphandlar och sluter avtal med trafikutövare för att driva trafik i områden eller på linjer som utpekas i den allmänna trafikplikten och som inte trafikeras i egen regi.

Kollektivtrafikmyndighetens ansvar beträffande trafikförsörjningsprogrammet regleras i 2 kapitlet 8 § och 9 §.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd. Se sidan 6 om samrådsprocessen.

Kollektivtrafikmyndigheten fäster särskild stor vikt vid att trafikförsörjningsprogrammet är väl förankrat i enlighet med lagen och enligt de samverkansformer kring kollektivtrafiken som kommunerna och Landstinget gemensamt utarbetat.

Lagen i korthet:

- § Lättare att etablera trafik över länsgränser.
- § Strategiska beslut om kollektivtrafikens utveckling tas på förvaltningsnivå.
- § Trafikhuvudmännen ersätts med regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- § Myndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa det offentliga serviceåtagandet med trafik i alla relevanta områden, stråk eller linjer.
- § Större möjligheter för trafikföretag att bedriva kommersiell regional kollektivtrafik.
- § Kommersiella aktörer anmäler till myndigheten om in- respektive utträde senast 21 dagar innan detta sker.
- § Kommersiella aktörer måste lämna information om sitt trafikutbud till Samtrafiken AB.

Innehållet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är i lagen reglerat i 2 kap, 10 §.

Huvudpunkterna i vad trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla är enligt lagen följande:

1. *Behovet av regional kollektivtrafik i länet ska beskrivas samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.*
2. *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.*
3. *Åtgärder för att skydda miljön.*
4. *Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.*
5. *De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.*

Det första trafikförsörjningsprogrammet för Västmanland revideras

Det är lagstiftarens intentioner att trafikförsörjningsprogrammet ska revideras en gång under varje ny mandatperiod. Det här reviderade programmet omfattar även i fortsättningen de fem övergripande målen. Dessutom innehåller programmet en beskrivning av nuläget och framtida utmaningar, med behovet av framtida trafik samt bedömningar av hur detta svarar mot de övergripande målen för kollektivtrafiken i Västmanland och andra samhällsmål. Det innehåller även en beskrivning av myndighetens hållning till det kommersiella marknadstillträdet. De ekonomiska förutsättningarna samt uppföljning är också en viktig del av programmet. Vidare pekar programmet på att utbudet av kollektivtrafik ska ske på ett sådant sätt att det beaktar den kommunala fysiska planeringen.

Ambitionen i programmet är att tillgänglighets-, miljö- och trygghetsaspekterna samt resenärsperspektivet och infrastruktur ska vara integrerade delar av kollektivtrafiken i länet.

Utmaningarna är stora, men de ska klaras av genom att inta rätt fokus under de närmaste åren. Ett fokus som utgår från resenärernas krav och förväntningar. Länets trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik görs därför från resenärernas perspektiv. Det är på deras planhalva som resultaten syns och kan jämföras med uppsatta mål. Utgångspunkten är särskilt fokuserad på de övergripande målen med delmål i kapitel 5 nedan.

Trafikplikt

Med allmän trafikplikt menar EU:s förordning om kollektivtrafik de krav som myndigheten definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik. Begreppet allmän trafikplikt har funnits i gemenskapsrätten i flera decennier med samma innebörd. Det grundar sig på förhållandet att det offentliga har ett legitimt intresse av att kunna tillhandahålla kollektivtrafik, som kommersiella aktörer inte skulle erbjuda. Observera dock att Landstinget som behörig myndighet inte i någon särskild form behöver undersöka det kommersiella intresset eller visa att sådant intresse saknas för att ha rätt att organisera trafik.

Myndighetens bedömning är att delmålet om en ökad kollektivtrafikandel kan bli svårt att nå om den allmänna trafiken minskas jämfört med situationen innan lagen trädde i kraft. Snarare behöver kollektivtrafiken samordnas mer mellan trafikslag och att både tåg och busstrafik byggs ut om målen skall kunna uppnås. I en utvidgad marknad kan såväl samhällsköpt som kommersiell trafik bidra till måluppfyllelsen.

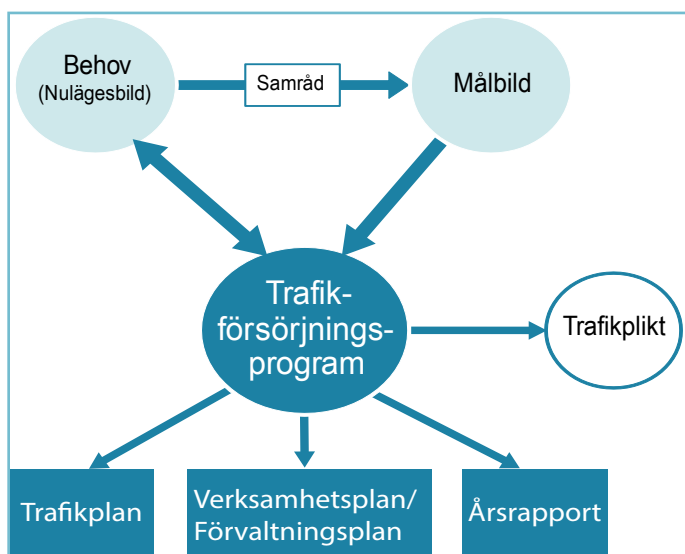
Trafikförsörjningsprogrammet är grunden för Landstingets beslut om allmän trafikplikt. Beslutet innebär att Landstinget slår fast vilka krav, till exempel på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik. Landstinget får, efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, även fatta 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 kanske måste göras om kommersiella aktörer träder in på marknaden.

Planeringsprocess

Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet görs i en återkommande process där organisationer och myndigheter med intresse av kollektivtrafikens utveckling och drift bjuds in till samråd. Utifrån dessa samråd skapas en målbild som också pekar ut åtgärder som hateras i myndighetens plandokument. I dessa plandokument kopplas även åtgärder för att nå de mål som pekas ut i Trafikförsörjningsprogrammet. Plandokumenterna är Verksamhetsplan/förvaltningsplan och Trafikplaner på kort respektive lång sikt. Därutöver redovisas utfallet av målen i myndighetens årliga Årsrapport.

Myndigheten har valt att beskriva den framtida kollektivtrafiken i Trafikplan 2030, "Kollektivtrafik för Västmanland". Arbetet med detta pågår under 2015 och sker i samverkan med länets kommuner, trafikverket och länsstyrelsen. I Trafikplanen kommer kollektivtrafikens behov av infrastruktur och trafiklösningar att pekas ut.



Samrådsprocess

RKM Västmanland har ett nära samarbete och kontinuerlig dialog med länets kommuner. Förutom tjänstemannamöten och kontakter av nästan daglig karaktär samlas politiker och tjänstemän i så kallade länsdelsamråd två gånger per år. Samråd sker även i den politiska beredning som sammanträder inför varje nämndmöte.

Även samråd med angränsande län sker kontinuerligt kring olika aktuella frågor. Förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram har diskuterats och har remissats till angränsande läns kollektivtrafikmyndigheter.

Infrastruktur och trafikfrågor behandlas i möten myndigheten har med Trafikverket och Länsstyrelsen. Samråd med resenärsgupper och övriga intressenter har skett dels genom bilaterala möten, dels genom att dessa grupper och organisationer bjudits in till de konferenser kring kollektivtrafiken som myndigheten arrangerat de senaste åren.

Samrådsprocess enligt kollektivtrafiklagen 2 kap §9:

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Myndighetens styrande dokument

Landstingsplanen är myndighetens övergripande och styrande dokument för all verksamhet. Trafikförsörjningsprogrammet ska bidra till att uppnå de övergripande mål som beskrivs i Landstingsplanen.

För genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet och strategier för att nå mål och delmål skriver myndigheten fram trafikplaner på kort och lång sikt och en årlig verksamhetsplan/förvaltningsplan. Därutöver ger myndigheten årligen ut en rapport om det år som gått.

Verksamhetsplan/Förvaltningsplan

Kollektivtrafikmyndigheten beslutar hur förvaltningen arbetar fram förvaltningsplan/verksamhetsplan. Dokumentet ska vara vägledande för det årliga utvecklingsarbetet, det anger inriktning och ekonomiska ramar för verksamheten. Det ska också ange strategier för hur utpekade mål och delmål i trafikförsörjningsprogrammet ska genomföras. Förvaltningsplan/verksamhetsplan är treårig men revideras varje år.

Trafikplaner

Trafikplaner tas kontinuerligt fram avseende den årliga buss- och tågtrafiken. Myndigheten tar även fram mer långsiktiga planer såsom Utbud 2020 och Trafikplan 2030, "Kollektivtrafik för Västmanland", som är en mer långsiktig trafikplan med tidshorisont mot 2030 och även bortom det. Samtliga planer har som utgångspunkt att på sikt förverkliga målen i Trafikförsörjningsprogrammet.

Årlig rapport

Myndigheten är skyldig att årligen ge ut en rapport som beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken. Dokumentet ska visa på om myndigheten går åt rätt håll utifrån samtliga uppsatta mål och delmål i Trafikförsörjningsprogrammet. Resultatet mäts dels mot föregående år och dels mot året före det år som myndigheten bildades (2012).

Övriga styrande dokument

Vid framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet utgår myndigheten även från följande dokument.

Regionalt utvecklingsprogram (RUP)

Länets regionala utvecklingsprogram är ett styrande dokument som tagits fram av länsstyrelsen i Västmanland.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Länsstyrelsen har på regeringens uppdrag skrivit fram en länsplan för investeringar i viss transportinfrastruktur i länet på kort och lång sikt. Fördelningen av statens tilldelade medel till länet har stor påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar och utveckling i länet.

Nationell plan för transportsystemet

Trafikverket har på regeringens uppdrag skrivit fram en nationell plan för investeringar i landets transportsystem på kort och lång sikt. Fördelningen av statens tilldelade medel har stor påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar och utveckling i hela landet.

EU:s nya politik för transportinfrastruktur.

Med EU:s nya infrastrukturpolitik trefaldigas EU:s stöd för transporter till 26 miljarder euro under perioden 2014–2020. Samtidigt koncentreras transportfinansieringen återigen till ett strikt definierat nytt stomnät. Stomnätet kommer att vara grunden för transporterna på EU:s inre

marknad. Det kommer att undanröja flaskhalsar, uppgradera infrastruktur och förenkla gränsöverskridande transporter för passagerare och företag i hela EU.

Genomförandet kommer att drivas på genom nio viktiga transportkorridorer som ska sammanföra medlemsländerna. Detta övergripande nät är en integrerad del av TEN-T-politiken. *Målsättningen är att flertalet invånare och företag i EU successivt fram till 2050 ska ha högst 30 minuters restid till matarnätet.*



Organisation

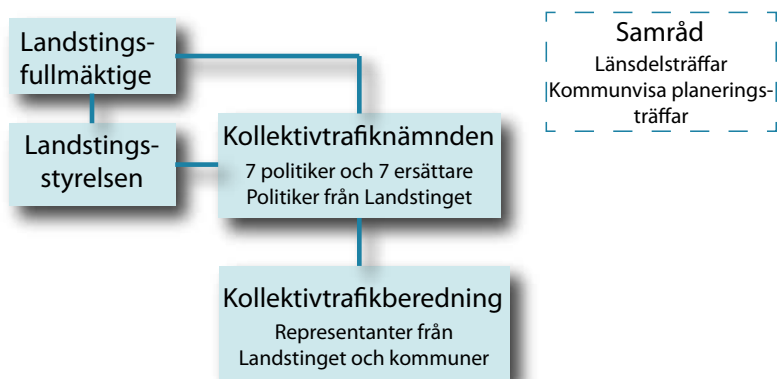
Landstinget utgör den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM). Myndigheten har en politisk nämnd bestående av sju ledamöter från landstingets majoritet respektive opposition. Under nämnden har bildats en regional trafikberedning.

Beredningen har en till två representanter för respektive kommun i länet, landstingets representanter i beredningen utgörs av nämndens presidium. Samtliga representanter i beredningen har samma status. Kollektivtrafikberedningen är beredande organ till nämnden och har till uppgift att säkerställa ett länsgemensamt ansvarstagande för kollektivtrafikens utformning och utveckling.

Kollektivtrafikmyndighetens arbete bedrivs i förvaltningsform. Förvaltningen fungerar som tjänstemannastöd till nämnden.

Två gånger om året anordnas regionala länsdelsträffar där kommunpolitiker, tjänstemän och företrädare för kollektivtrafiken träffas och diskuterar aktuella och strategiska trafikfrågor.

Landstinget finansierar trafik på stomnätet. Stomtrafik finns på väg respektive järnväg och utgör relationer mellan huvudorter inom länet och huvudorter i angränsade län. Kommunerna finansierar tätortstrafik, landsbygds- trafik samt kompletteringstrafik. Avtal har tecknats mellan landstinget och kommunerna för denna trafik.



Viktiga begrepp i TFP

Planering

All kollektivtrafik förutsätts vara planerad för mesta möjliga samordning mellan tåg-, buss- och skolskjutstrafik. I dag är det i allt väsentligt skolans transporter som är dimensionerande för busstrafiken. Det effektivaste sättet att minimera trafikeringskostnaderna är att använda så få fordon som möjligt, och därför ska all samhällsbetald trafik samordnas och samplaneras.

Med stomlinjetrafik menas att genom effektiviseringar i befintlig samhällsbetald trafik, (linjetrafik med buss, skolskjuts, sjukresor/färdtjänst och kompletteringstrafik) undvika suboptimeringar och frigöra resurser för en attraktivare trafik i de stråk där det finns stora marknadspotentialer. Resultatet ska medföra att kollektivtrafikens marknadsandelar ökar. Avsikten är också att binda samman orter och kommuner i stråk med hjälp av effektiv kollektivtrafik för att på så sätt nå en gemensam arbetsmarknadsregion i länet och angränsande kommunhuvudorter.

Om möjligt skall avgångstider från respektive utgångsstation på samma minuttal i återkommande intervall eftersträvas (taktfasta avgångar). Genom samordning och mer effektivt utnyttjande av befintliga resurser antas resultatet bli en kvalitativt bättre och mer attraktiv trafik till samma eller lägre kostnad än i dag.

Resande

Resandet består av skolresor, Arbetsresor, serviceresor och övrigt vardagsresande.

Infrastruktur

Infrastrukturen behöver hela tiden förbättras för att en region skall utvecklas. Detta gäller inte minst i transportstråk för kollektivtrafik – om inte utvecklingen av dessa funktioner sker i samma takt som inom övriga sektorer i regionen uppstår allokeringsproblem med samhällsekonomiska förluster som följd.

En stor del av kollektivtrafikens attraktivitet hänger samman med omgivande infrastruktur och service i anslutning till resan. Ökad tillgänglighet kan nås genom exempelvis fler turer, goda anslutningsmöjligheter, bättre väntmiljöer, miljövänliga fordon och fordon med hög standard samt god komfort, kortare restider etc.

Jobb, service och bostad

Goda pendlingsmöjligheter underlättar att finna jobb och service vid val av bostadsort. Att pendla i stället för att flytta tryggar också den kommunala skattekraften. Möjligheten att pendla till ett jobb i stället för att flytta innebär även ett bättre utnyttjande av såväl befintligt bostadskapital som befintlig of-fentlig infrastruktur.

Olika befolkningsgruppers rörlighet i länet stämmer i huvudsak överens med vad som kan förväntas utifrån geografisk teori om befolkningsomflyttning. Flyttningsbenägenheten ökar med utbildningsnivå, men är lägre bland gifta personer. Benägenheten att flytta bland vuxna minskar med ålder.

Undersökningar visar att viljan att pendla avtar vid längre restid än 45 minuter, för enkel resa mellan bostad och arbetsplats. Vidare visar undersökningar på att om restiden mellan två orter är kortare än 20 minuter, blir orterna starkt integrerade och bildar en gemensam arbetsmarknad.

Flyttningar påverkas av situationen på arbetsmarknaden och möjligheten att pendla. Personer flyttar från regioner där tiden för att pendla till ett jobb blir för lång.

Väl utbyggd kollektivtrafik är central för att uppnå en fungerande bostads- och arbetsmarknad, service och fritidsaktiviteter.



2 Möjligheter och utmaningar

Fler blir äldre

Medborgarna i vårt land uppnår en allt högre ålder och håller sig också friskare längre. Med detta följer viljan till ett mer aktivt liv upp i åldrarna. Även kollektivtrafiken påverkas när allt fler personer i högre ålder både vill och kan åka med kollektivtrafiken. Samtidigt har allt mer individualistiska värderingar vuxit sig starkare. Det är numera vanligt att skaffa barn allt senare i livet. Ett brett politiska engagemang ersätts av intresse för ensaksfrågor. Efterfrågan på mer individuella lösningar kommer troligen att öka, samtidigt som allt fler i samhället värdesätter livsstilar baserade på mer miljömedvetna val. Cykling är ett av flera exempel på detta vilket återspeglas i medborgarnas vilja av att använda cykel och i kommuners trafikstrategier.

Medborgarna förväntar sig att få snabb och saklig information riktade direkt till dem från olika offentliga aktörer. Irritation uppstår om informationen uteblir eller kommer sent. Den offentliga verksamheten får därför ett allt större behov av att hela tiden kommunicera sina frågor med medborgarna. Vår utmaning i detta är att nå mål 5 i Trafikförsörjningsprogrammet. Det ska vi göra genom att ge medborgarna saklig och korrekt information om trafik och utbud i olika former av medier och i de kontakter förvaltningen har med resenärer.

Teknikens borte gräns

År 1829 satte tåget Rocket hastighetsrekord med 45 km/tim. I Japan nådde tåget Shinkansen nyligen en topphastighet på 603 km/tim. Den borte gränsen för vad tekniken kan åstadkomma flyttas ständigt. Med ökande möjligheter för människan att förflytta sig allt längre inom samma tidsrymd når vi också allt större omland. Kanske skapar möjligheten att resa mycket snabbt i framtiden ett allt större omland för ökade möjligheter till rekreation, fritidsaktiviteter och för bättre matchning på arbetsmarknaden mm.

Att möjliggöra inomregionalt och mellanregionalt resande med tåg kombinerat med snabba bussförbindelser till målpunkter i städer och på landsbygden, är viktiga komponenter för ett samhälle inriktat på långsiktig hållbar utveckling. Tågens och bussarnas klimatavtryck kommer alltid vara mindre än bilens. Samhällets klimatomål ställer allt högre krav på transportsektorn. Sverige har ett mål om en fossilfri transportsektor till år 2030, vilket innebär att en stor del av dagens fordon behöver bytas ut till dess. Vår utmaning är att redan nu se vilka typer av fordon och drivmedel kollektivtrafiken bör erbjuda för att bidra till målet om ett fossilfritt samhälle.

När världens första e-post skickades år 1968 kunde ing-

en ana vilken effekt det skulle ha på världen. Behovet av att vara ständigt uppkopplad ökar, vilket gör att vi också kan nå information om när nästa buss är på väg eller när det finns en ledig läkartid mm. Möjligheterna som den digitala teknikens utveckling ger gör det enklare nu än någonsin att skapa och sprida opinion. Lika lite som vi kan se den borte gränsen för att förflytta oss i tid och rum, kan vi se någon borte gräns för den digitala tekniken.

Även om den tekniska möjligheten finns för att överföra stora mängder data står regionen inför stora utmaningar för att överbrygga skillnader i bredbandstäckning. I exempelvis norra länsdelen är det svårt att få snabbare bredbandstäckning på såväl landsbygden som i tätorterna. Den utmaning vi står inför är att när kollektivtrafikmyndigheten erbjuder digitala tjänster för att i realtid se var bussen är, så har en del invånare i länet inte möjlighet att nå informationen.

Ökat personresande och planering

Forskning om människans påverkan på klimatet påverkar hur städer och samhällen planeras. De möjligheter som ges till medborgarna att ta sig mellan olika aktiviteter, jobb och service påverkar i sin tur såväl ekonomiskt som ekologiskt.

Personresandet i Stockholm/Mälardalsregionen har vuxit snabbt på kort tid, vilket även lett till ökad efterfrågan på resor med kollektivtrafiken. En orsak till det ökade resandet är utvecklingen av nya yrken och arbetsuppgifter, men också det frivilliga valet av gymnasieskola. Även annat vardagsresande har ökat och väntas öka ytterligare.

Det långväga (interregionala) fritids- och arbetsresandet väntas växa snabbare än det kortväga (regionala). Arbetsresorna påverkas främst av sysselsättning och utbud på jobb, medan övriga resor påverkas av befolkningens val.

Idag genomförs mer än två tredjedelar av resor längre än 10 mil med bil. Trots att bilinnehavet växer, att bostäder, arbetsplatser och handel glesas ut, visar de nationella resundersökningarna att resor med kollektivtrafiken ökar. Några orsaker som brukar pekas ut är kostnader för att äga och köra bil samt ökat utbud av kollektivtrafikresor.

Det pågår även en långsam men ständig utglesning mellan var befolkningen bor och platser där jobb och målpunkter finns. Även den tekniska utvecklingen bidrar till ökade möjligheter att resa längre under samma tidsrymd. Den ökande rörligheten som därmed uppstår, skapar i sin tur förutsättningar för geografisk utbred-

ning, där beroendet av att jobb, handel, offentlig service, fritidsaktivitet och bostad finns i varandras omedelbara närhet avtar.

Inom de närmsta åren förväntas över en halv miljon människor flytta till Stockholmsregionen. En utmaning för länets kommuner är att locka en del av dessa till att bosätta sig och/eller arbeta i länet. Då är en avgörande faktor att det finns en väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik som matchar resenärens behov och efterfrågan.

Ökat resande ställer nya krav på storregional kollektivtrafik

En utmaning för samhället är att knyta orter bättre samman, så att invånare enkelt och tryggt kan nå service och jobb inom rimliga restider. Restid på 45 minuter är den gräns där kollektivtrafikresandet avtar i attraktionskraft. För att möta de utmaningar som finns i ökat resande krävs att kapaciteten i kollektivtrafiken och på transportinfrastrukturen ökar. Vid planering av kollektivtrafiken är kunskapen om var folk bor, arbetsplatsernas och andra större målpunkters lokalisering av betydelse. God försörjning av buss, tåg och taxi kräver samordning med kommunernas översiktsplaner och detaljplaner.

Trots att resandeutvecklingen varit mycket positiv i Västmanland de senaste åren finns fortfarande en potential att öka resandet och kollektivtrafikens marknadsandel. Främst handlar det om de starka stråken mellan kommunhuvudorterna inom länet och i angränsande län. För att locka nya resenärer till kollektivtrafiken måste den uppfattas som enkel och attraktiv (se delmål under kap 5 Mål).

I närtid krävs också satsningar på ökad turtäthet, både vid högtrafiktider och vid kvällar samt på helger. Enkelhet för resenärerna med avgångar vid samma minuttal (taktfasta avgångar), snabba byten, tydlig reseinformation samt resenärsvänligt betalsystem har stor betydelse för att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv.

Ny Trafik 2017 - MÄLAB

Utmaningen är att förverkliga etablerandet av ett gemensamt storregionalt stomnät som utgår från den nuvarande tågtrafiken inom Stockholm/Mälardalsregionen och Bergslagen. Arbetet med genomförandet bedrivs inom MÄLAB:s program Ny Trafik 2017.

År 2017 planeras Citybanan i Stockholm vara klar, vilket förväntas frigöra kapacitet på Mälärbanan och Svealandsbanan. Det påverkar då möjligt utbud för person- och godstrafik. När utbyggnaden av Mälärbanan med fler spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll är klar år 2025,

kommer det bli möjligt att åka tåg mellan Västerås och Stockholm på 40 minuter. Det knyter då samman de båda arbetsmarknaderna.

Det bristande underhållet av järnvägen riskerar skapa kapacitetsproblem. Detta tillsammans med konkurrensen mellan persontrafik och godstrafik är en stor utmaning för den länsöverskridande tågtrafiken i stora delar av järnvägsnätet i Mellansverige.

Västmanland har tillsammans med samtliga grannlän ett gemensamt intresse av att utveckla och långsiktigt garantera en länsöverskridande tågtrafik av tillräcklig omfattning utifrån de regionala behoven. Utmaningen är att förverkliga etablerandet av ett gemensamt storregionalt stomnät som utgår från den nuvarande tågtrafiken inom Stockholm/Mälardalsregionen och Bergslagen. Se även avsnittet En Bättre Sittplats nedan.

Utbudet på den länsöverskridande kollektivtrafiken såväl som den regionala buss och tågtrafiken bör vara av den omfattningen att den möjliggör en minimistandard med timmestrafik hela trafikdygnet (ca 06-23) vardagar, förstärkt till halvtimmestrafik i rusningstid och på helger kanske trafik varannan timma. I vissa relationer kan det vara nödvändigt att bedriva tätare trafik.

Kravet på stabilitet över tiden och löpande kapacitetsutbyggnad gör att den mellanregionala stomtrafiken behöver regleras i olika former av avtal om trafikutbud, fordonsförsörjning och tillgång till spårkapacitet.

Länsöverskridande stomtrafik på spår bedöms inte ha möjlighet att vara kommersiellt lönsam i den omfattning som motsvarar regionens behov. Utvecklingen av det regionala stomnätet kräver därför att överenskommelser görs mellan berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter om trafikens omfattning och finansiering.

Regionens utökade behov

Vid sidan om den storregionala stomtrafiken har Västmanland behov av en snabbare trafik som med kortare restider kan driva på regionförstoringen och binda samman de stora städerna Stockholm, Uppsala, Västerås, Örebro och Eskilstuna.

Utbyggnaden av länsöverskridande snabbtågstrafik kräver att spårkapacitet och resandeunderlag ger utrymme för ett sådant trafiksystem, utan att förutsättningarna för den regionala stomtrafiken försämras.

Utmaningen för den länsöverskridande snabbtågstrafiken är att i första hand säkerställa en fortsatt utbyggnad av infrastruktur samt delta i samarbeten och sluta avtal om trafikplanering, information och prissystem.

För att uppnå och utveckla målen i trafikförsörjningsprogrammet och för att knyta arbetsmarknader och serviceutbud samman krävs snabba och goda kommunikationer med tåg och buss, såväl inom länet som storregionalt i hela Stockholm/Mälardalsregionen och Dalarna.

Sammanhängande system

Såväl den regionala som den interregionala kollektivtrafiken bör som helhet fungera som ett sammanhållet system, i vilket de oundvikliga gränserna mellan aktörer och trafikslag ter sig så smidiga och naturliga som möjligt. I detta system utgör spårbunden kollektivtrafik den naturliga stommen. Trafikutbudet i den regionala kollektivtrafiken, med buss eller tåg, behöver därför fungera som ett system snarare än som enskilda linjer och avgångar, ett system som av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer uppfattas som förutsägbart och bestående över tid.

Regionbussar kompletterar tåg

En utmaning för ökat resande mellan större målpunkter och i de viktigaste pendlingsrelationerna är ett utbyggt stomnät med tåg, regionbussar (expressbussar) och Bus Rapid Transit (BRT).

Tågen och expressbussarna prioriterar restid och turtäthet, vilket innebär att trafiken passerar de målpunkter som finns i mindre orter och på landsbygden. Tågen och expressbussarna kompletteras därför med regionbussar. Regionbussarna trafikerar i huvudsak samma stråk som regionaltågen och expressbussarna, men gör fler stopp. Prioritet för denna trafik ligger snarare på geografisk täckning än restid.

Vid sidan om de mer trafikerade stråken finns det alltså ett behov av en kollektivtrafik som är anpassad efter en mer spridd befolkning och ett mindre resandeunderlag. Denna trafik kan vara linje- och tidtabellslagd, men kan också vara anropsstyrd.

En utvecklad regional landsbygdstrafik innebär att de som idag har sämst tillgänglighet till arbetsmarknad och service skulle få de största förbättringarna.

För områden med ett gångavstånd som överstiger 1200 meter till en hållplats erbjuds kompletteringstrafik.

Landsortstrafik

Utöver regional stomlinjetrafik med buss och tåg samt tätortstrafik finns även inomkommunal landsbygdstrafik. Denna trafik försörjer mindre orter inom kommunerna samt är samplanerade med skolskjutsuppdrag. Landsortstrafiken eftersträvar samtrafik med den regionala stomlinjetrafiken.

Tätortstrafik

I tätbebyggda områden ökar kraven på kortare gångavstånd mellan bebyggelse och kollektivtrafik. Utgångspunkten är att där det bor och arbetar flest personer ska även tillgången till kollektivtrafik vara störst och gångavstånden hållas korta. Detta ger största samhällsekonomisk nytta. I länet är det i första hand Västerås som är i behov av tätortstrafik i någon större omfattning.

Till flertalet tätorter finns målpunkter som behöver vara tillgängliga för människor som har sitt boende utanför dessa tätorter. Det kan handla om större utbildningsinstitutioner, arbetsplatser eller sjukhus. Tätortstrafiken är därför i högsta grad en regional angelägenhet, och ställer höga krav på smidiga byten med korta väntetider.

I stora delar av tätortstrafiken är yttäckningen viktigast, att bussen går där invånarna bor och att den trafikerar stora målpunkter. I vissa stråk, där det är större resandeströmmar, finns det skäl att ha expressbussar med genlinjesträckning och bussprioritering.

Länsöverskridande kollektivtrafik

Utvecklingen har gjort att resenärer och samhället i stort blivit allt mer beroende av en väl fungerande länsöverskridande kollektivtrafik. På motsvarande sätt har det faktum att allt fler människor rör sig över länsgränserna gjort att städer, kommuner, och regioner successivt blivit mer beroende av varandra.

Ett syfte med lagen om kollektivtrafik är att möjligheterna att resa kollektivt även över länsgränser ska förbättras. Det har därför blivit tydligt att planering av länsöverskridande kollektivtrafik och behovet av dess infrastruktur till del behöver ske gemensamt mellan regioner.

Följande bör vara utgångspunkter för att nå framgång i arbetet med länsöverskridande kollektivtrafik:

- *Regionens nationella och internationella konkurrenskraft ska utvecklas och bidrar till ett attraktivt Stockholm/Mälardalen.*
- *Utvecklingen ska vara långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.*
- *Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla trafikslagen leder till effektivitet.*
- *Flerkärnighet och en förstordad arbetsmarknad främjar regional utveckling och tillväxt.*

Kollektivtrafiken har en särskild uppgift att skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstärkning och förökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande.

De viktigaste målpunkterna utanför länet när det gäller arbets- och studiependling finns längs stråken mot Örebro, Eskilstuna, Gävle, Ludvika, Uppsala, Arlanda och Stockholm. Detta baseras på att det i dagsläget sker flest pendlingsresor i dessa relationer.

Kartorna på sidorna 16-17 visar viktiga stråk för Västmanlands län. Stråken som finns beskrivna på kartan ska möjliggöra framtida sammanhängande regionalstågssystem som tillgodoser flera läns intressen.

För att punkterna om länsöverskridande kollektivtrafik ska ges möjligheter att förverkligas behöver följande genomföras:

Hela-resan-perspektiv behöver utvecklas så att resenären kan kombinera olika resealternativ på ett effektivt och enkelt sätt. Den länsöverskridande kollektivtrafiken ska därför ingå som en väl integrerad del i den regionala kollektivtrafiken och ses som en del i ett system snarare än som enskilda linjer och avgångar.

Särskild hänsyn behöver tas till det regionala behovet av god tillgänglighet till Stockholm och Arlanda, vilket gör att trafiken därför måste vara särskilt utvecklad mot dessa målpunkter.

Restiderna behöver successivt kortas, framförallt i relationerna mellan de större målpunkterna. Det senare kan delvis tillgodoses genom kompletterande och i huvudsak snabbare regional och interregional trafik som endast stannar på ett fåtal orter.

Trafikutbudet behöver särskilt tillgodose behovet av arbets- och studiependling och annat vardagsresande. En gemensam bas eftersträvas med timmestrafik, kompletterad med förstärkninstraftik i rusningstid. Samma minuttal, taktfasta avgångar, ska eftersträvas eftersom sådan trafikering underlättar för resenärer och planering av anslutande kollektivtrafik.

Resande med länsöverskridande trafik och anslutande regional kollektivtrafik behöver uppfattas som attraktivt i förhållande till bilresande. De långa restiderna ställer därför krav på relativt sätt högre komfortnivå inklusive möjlighet att arbeta på resan.

Kvaliteten behöver vara god och utbudet långsiktigt, förutsägbart och med kapacitet att ta emot fler resenärer över tid.

Kundmiljöer på stationer och hållplatser och anslutningar till dessa punkter bör vara trevliga, trygga och säkra

Region Stockholm/Mälardalen

Region Stockholm/Mälardalen är ett finansiellt centrum i norra delen av Europa. Regionen är med sina 3,9 miljoner invånare näst störst bland huvudstadsregionerna i grannländerna till Sverige. Störst är Region Berlin och på tredje plats kommer Öresundsregionen.



Om regionen även i framtiden ska vara en region för tillväxt och välbefinnande är det av betydelse att transporterna utvecklas i enlighet med EU:s TEN-T projekt.

Med ett system av höghastighetståg skulle resan från Stockholm till Berlin ta drygt tre timmar.

Det ska vara enkelt för människor att mötas och nå olika arbetsmarknader. Näringslivet behöver snabbt nå marknader för varor och tjänster.

Västmanland är en del av regionen Stockholm/Mälardalen som vill och kan vara drivande för att utveckla transportsystemet.

Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland har en framtidsvision med fokus på gränslöst och sömlöst resande.

Stockholm - Oslo via Mälarbanan

Ett snabbtåg mellan Stockholm och Oslo tar oss hela sträckan på två timmar och 40 minuter. Idag tar det sex timmar. För att klara detta måste Nobelbanan och dubbelspår mellan hela sträckan Örebro – Köping byggas. Dessutom måste kapaciteten på Mälarbanan in mot Stockholm från Västerås garanteras för regionaltåg och snabbtåg.

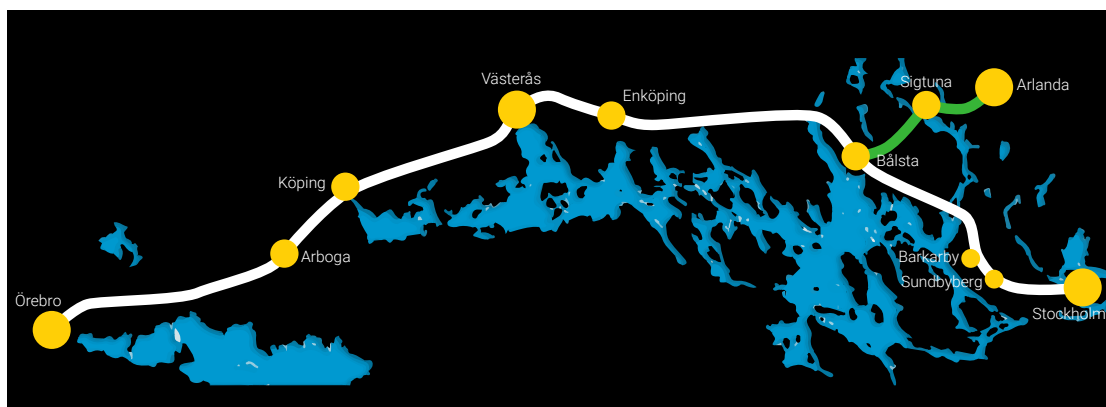
Även om fokus ligger på Stockholm-Oslo så är den största gruppen resenärer de som redan nu åker kortare sträckor på banan mellan de båda huvudstäderna, främst arbetspendlare och resenärer i tjänsten.

Mälarbanan - Arlanda

Arlanda är region Stockholm/Mälardalen och Sveriges största internationella flygplats. Den har stor betydelse för kontakter med företag och människor i hela världen. Arlanda är dessutom en av de motorer som gör att Stockholm/Mälardalen kan vara ett finansiellt centrum.

En vidareutveckling av Arlanda med bättre utbud till andra utvecklade ekonomier utanför EU skulle ge regionens näringsliv konkurrensfördelar gentemot andra regioner.

Arlanda är redan idag en stor arbetsmarknad och med utbyggnadsplaner och utvecklad flygtrafik kan Arlanda mycket väl utvecklas till en av de större arbetsplatserna i hela regionen Stockholm/Mälardalen.



Figur: Mälarbanan och Arlanda.

Organisationen En Bättre Sits (EBS)

Sedan början av 1990 -talet har planupprättarna i Stockholm/Mälardalen arbetat fram både länsvida planer och en gemensam syn på behov av investeringar i hela regionen. Politikerna i regionen insåg behovet av att även ha ett politiskt samarbete med gemensamma prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågorna, då med sikte inställt på nationell transportplan 2010-2021.

Inför 2008 års framtagande av investeringsplanerna bildades en formell samverkan kring planarbetet inom ramen för Mälardalsrådet. Samverkan gavs namnet En Bättre Sits (EBS). Mälardalsrådet blev sammankallande, men processen drevs av planupprättande myndigheter.

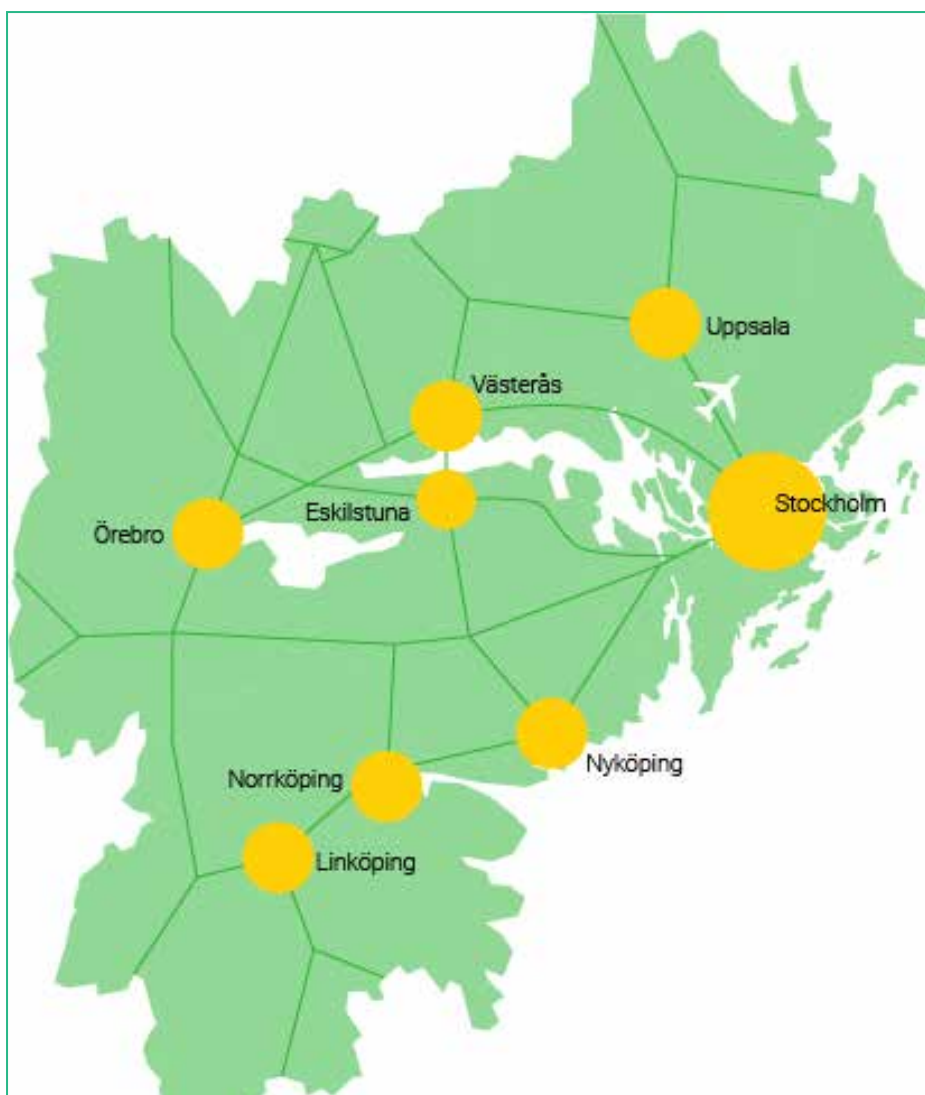
År 2012 bildades Kollektivtrafikmyndigheter i varje län. När arbetet med den kommande processen kring infra-

strukturplanerna skulle starta 2013 ansågs det betydelsefullt att även Kollektivtrafikmyndigheten ingår i EBS. Idag drivs samverkansprocessen av respektive Kollektivtrafikmyndighet i samarbete med länets planupprättare.

De senaste åren har fokus legat på vidareutveckling av samarbetet och att få gehör för regionens synpunkter i nationell transportplan 2014-2025.

Hösten 2013 startade ett nytt politiskt temaarbete med sikte på kommande transportplaner. Målet är att ta fram en ny storregional systemanalys 2016 som beskriver gemensamma prioriteringar.

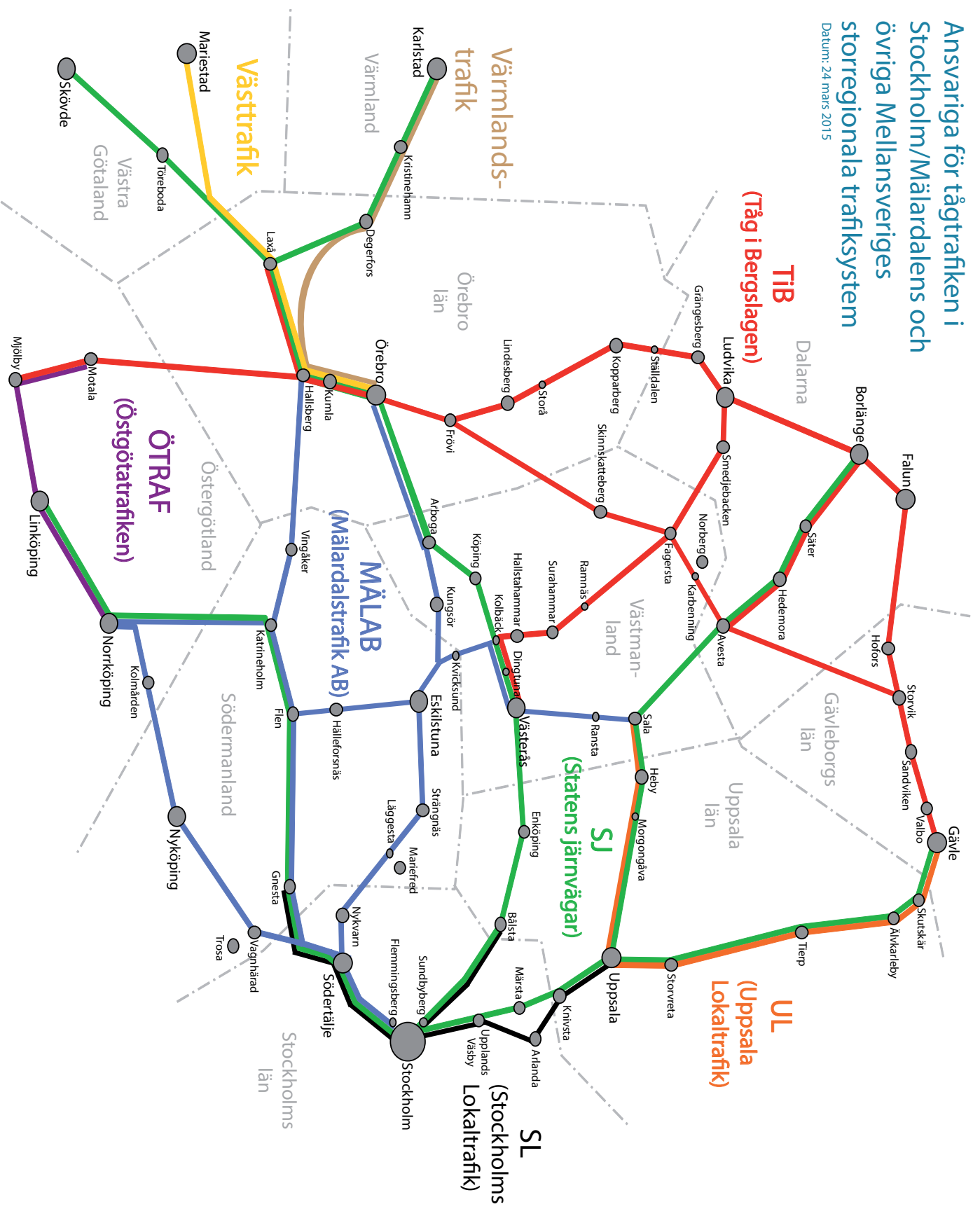
Arbetet har växt fram som en stark och historiskt unik process mellan en stor grupp politiker från regionen med stöd av tjänstemän från länen och många samverkande organisationer. Se även hemsidan www.enbattresits.se



Figur: Region Stockholm/Mälardalen med järnvägsnätet.
I arbetet med En Bättre Sits ingår även Gotland.

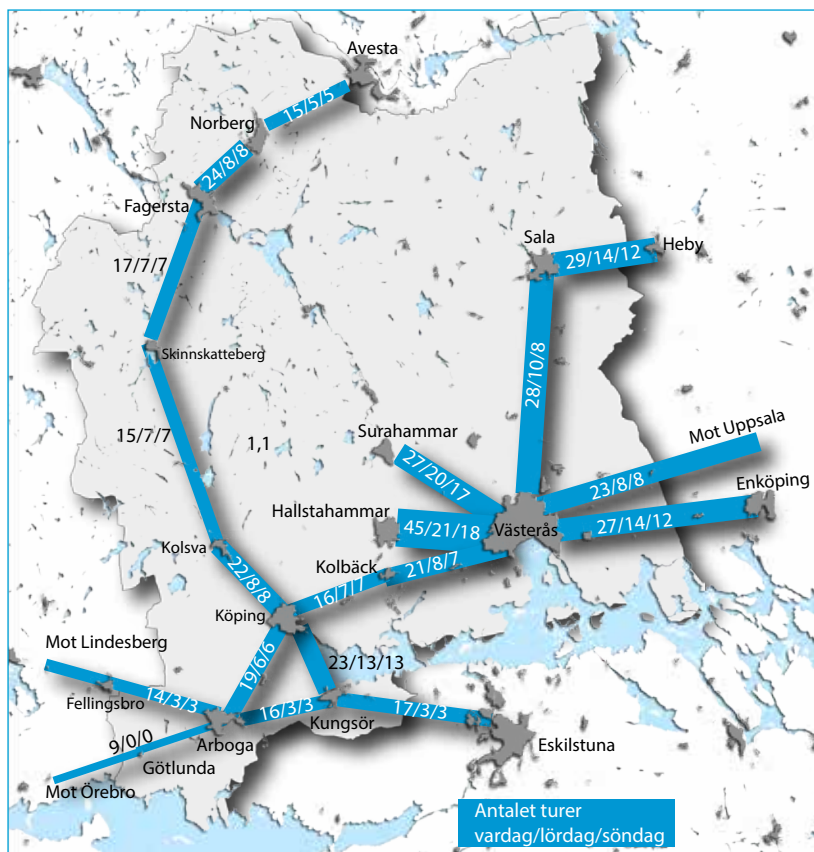
Ansvariga för tågtrafiken i Stockholm/Mälardalens och övriga Mellansveriges storregionala trafiksystem

Datum: 24 mars 2015

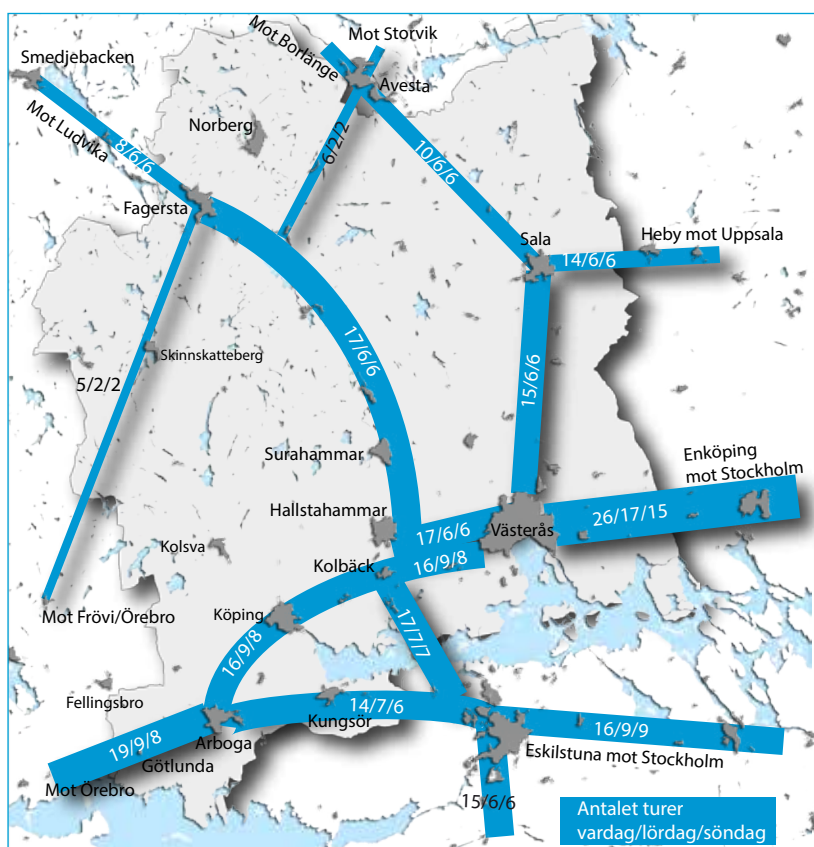


Prioriterade stråk inom länet och till angränsande län 2015.

Det är inom de prioriterade stråken som även de prioriterade hållplatserna och stationerna ligger. De pekas särskilt ut i Trafikplan 2030.



Figuren visar prioriterade stråk för **buss**, med antalet turer. Linjernas tjocklek är proportionella mot antalet turer per vardag 2015.



Figuren visar prioriterade stråk för **tåg**, med antalet turer. Linjernas tjocklek är proportionella mot antalet turer per vardag 2015.

3 Regional utveckling

Kompetensförsörjning

En väl fungerande kompetensförsörjning är grunden för regional utveckling och tillväxt. Genom en effektiv matchning av arbetssökande och lediga jobb kan outnyttjade resurser tas tillvara och förutsättning för sysselsättning och ekonomisk tillväxt förbättras. Detta förutsätter att de arbetssökande är rörliga såväl mellan yrken som mellan olika regioner. I tider med snabb strukturmöndring är rörlighet från branscher som stagnerar till branscher i tillväxt viktig för arbetsmarknadens funktionssätt. Rörlighet minskar också risken för att lokal arbetskraftsbrist ska uppstå med inflationsdrivande lönehöjningar och minskad produktion som följd.

För att motverka ojämn regional utveckling ställs krav på åtgärder som ökar medborgarnas utbildning, geografiska rörlighet och främjar tillgången på kvalificerad arbetskraft. Kollektivtrafikmyndigheten konstaterar att kollektivtrafiken har betydelse för att möjliggöra tillgången till kvalificerad arbetskraft. Kollektivtrafiken får också allt större betydelse för att uppnå tillväxt i mindre lokala arbetsmarknader samt för att en god service- och välfärdsnivå samt kulturutbud ska kunna upprätthållas i hela regionen.

Hur kan arbetsmarknadsrelaterad geografisk rörlighet stimuleras?

I takt med att de arbetsmarknadsrelaterade flyttarna minskar har andra former av geografisk rörlighet, främst arbetspendlingen, ökat. Den ökande pendlingen under de senaste decennierna har lett till en framväxt av större sammanhängande regioner. Genom regionförstoring kan alltså fler människor få tillgång till ett bredare utbud av kultur, arbete, bostäder och service. Större regioner med mer differentierad näringsstruktur och utbud av service mm, har också bättre förutsättningar att möta utmaningar i form av konjunktursvängningar än mindre regioner med en eller ett fåtal branscher och ett snävare utbud av service, kultur och fritidsaktiviteter.

Hög rörlighet ses både som ett avgörande led i att främja nationell tillväxt och som ett mål för den regionala utvecklingen. Matchningen av utbud och efterfrågan på arbetskraft inom och mellan regioner betraktas som avgörande för att välfärds mål ska kunna nås. Dessutom anses ökad rörlighet på arbetsmarknaden motverka ohälsa i arbetslivet. Genom att möjliggöra för individen att byta arbete undviks negativa inlåsnings effekter på arbetsmarknaden, påfrestningar på sjukvården och höga sjukskrivningstal.

Kollektivtrafikmyndigheten har här en regional uppgift att bidra till att skapa regionförstoring med fungerande arbetsmarknader, ökad sysselsättning, tillväxt och service som följd. Detta förutsätter en väl utbyggd infrastruktur som möjliggör ökat utbud av kollektivtrafik.

De lokala arbetsmarknaderna växer

De stora resandevolymerne är koncentrerade till morgon respektive eftermiddag, så kallad högtrafiktid. Detta utgörs till största delen av personer på väg till jobb och skolor. Den ökande arbetspendlingen över större geografiska avstånd skapar allt större lokala arbetsmarknader. Bilen som regionförstörande faktor har emellertid spelat ut sin roll. Det krävs utbyggnad av åtskilliga vägar till motorvägsstandard om bilen fortsatt ska stå för utvidgning av arbetsmarknaden. Bilen som färdmedel till jobbet ligger också i konflikt med samhällets miljömål. Kollektivtrafiken har därför en funktion att fylla som regionförstörande transportmedel. Väl utbyggd infrastruktur för kollektivtrafik och fungerande trafiksystem, som binder samman olika trafikslag skapar regionförstoring och långsiktigt hållbart resande. Medlet för regionförstoring med kollektivtrafik är effektivare samplanering av taxi-, buss- och tågtrafik samt utbyggd infrastruktur.

Myndigheten står inför utmaningen att utveckla kollektivtrafiken så att det år 2020 är möjligt att inom en timmes restid arbetspendla med kollektivtrafik från Västerås till samtliga kommunhuvudorter i Västmanland.

Myndigheten tar även fokus på att år 2030 nå Hallsberg, Uppsala, Ludvika och Lindesberg inom en timme från Västerås. En resa till Norrköping kommer ta mer än en timme. Arlanda ska nås på mindre än en timma.

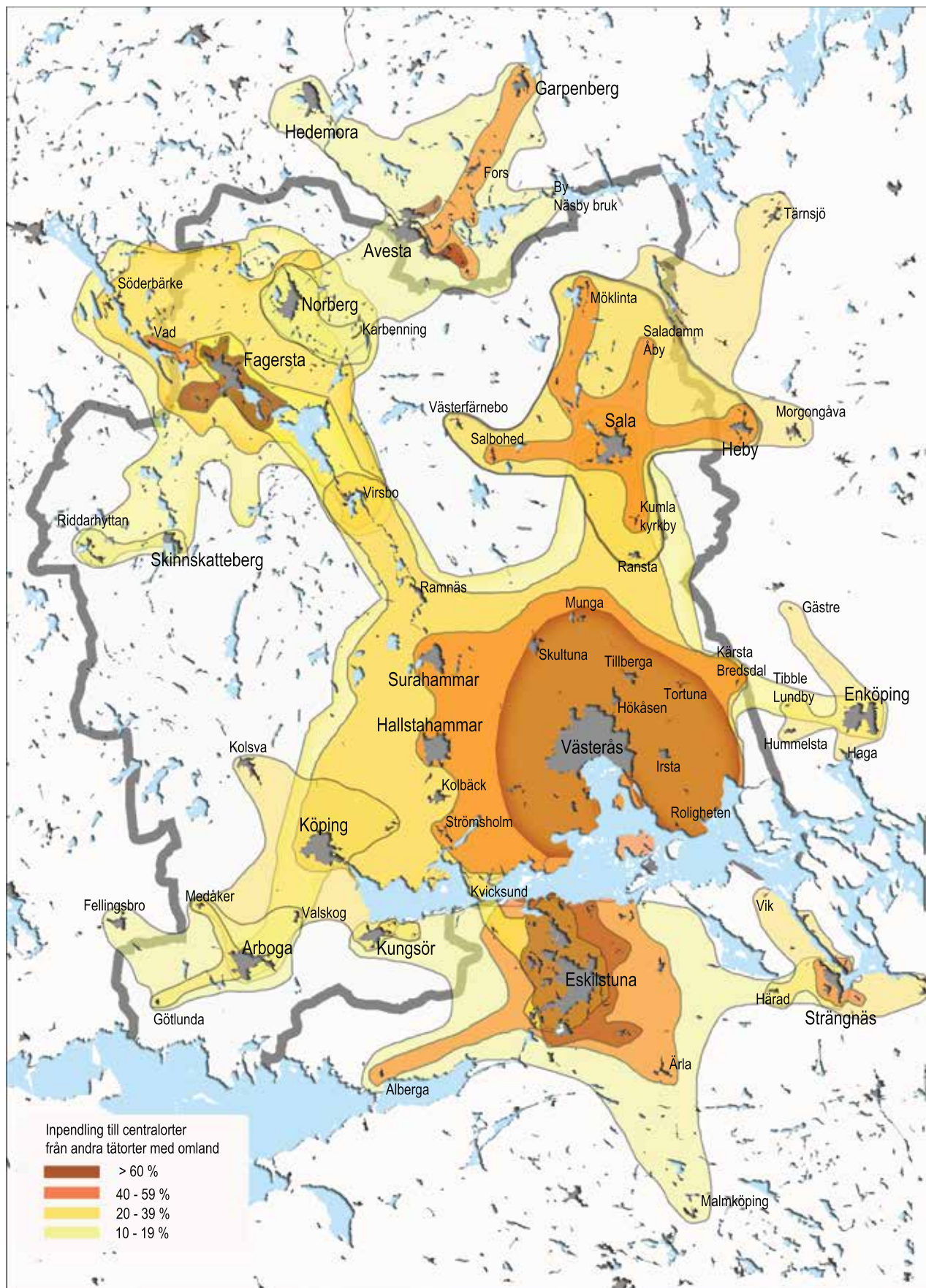
När det gäller länet i övrigt så ska till exempel Sala år 2030 ha pendlingsutbyte med bland annat Avesta och Enköping. Fagersta har pendlingsutbyte med bland annat Örebro, och övriga orter har då ökat sitt utbyte i befintliga relationer.

På så vis kommer också det övergripande målet om långsiktigt hållbart resande i Västmanland att kunna nås.

Nytt perspektiv på lokala arbetsmarknader

Den ökande arbetspendlingen innebär att det blivit allt svårare att beskriva förhållanden på den lokala arbetsmarknaden utifrån administrativa områden. För att mer överskådligt beskriva och analysera arbetspendling utifrån resmönster utgår förvaltningen från SCB:s statistik över arbetspendling på 250-meters rutor. På så vis bortser vi från administrativa indelningar, se figur på nästa sida.

Figuren visar orternas dragningskraft på arbetspendling från omlandet. Uppgifterna bygger på SCB:s statistik om sysselsättning, boende och arbetsplatser fördelade på rutor om 250 meter. Figuren innehåller fyra klasser av arbetspendling. (Egen bearbetning)



4 Nuläge

Geografisk rörlighet utan bostadsbyte

Många av de arbetsresor som görs sker mellan tätorter med omland. Medelavståndet mellan bostaden och jobbet är närmare 23 kilometer i Sverige. Det vanligaste förekommande avståndet är sju kilometer. Det innebär att en stor del av pendlarna, åtminstone en del av året, är hänvisade till annat transportsätt än cykel och gång. Det är emellertid restiden som är avgörande för hur attraktivt det är att genomföra resan.

Figurerna nedan visar hur långt man kommer med buss respektive bil från kommunens centralort vid 5 olika tidsintervall. Av figurerna framgår att bussen är konkurrenskraftig mot bilen. Läger vi dessutom till tåget, så erbjuder kollektivtrafiken minst lika bra möjligheter att resa inom samma tidsrymd och avstånd som bilen.

För att bussen ska nå längre på samma tid som bilen krävs åtgärder i transportinfrastrukturen och bussprioritering i trafiken.

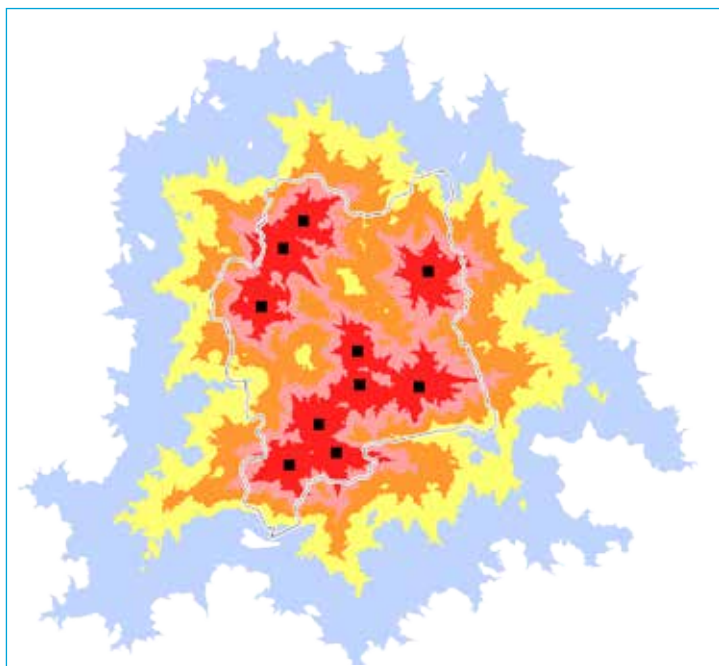
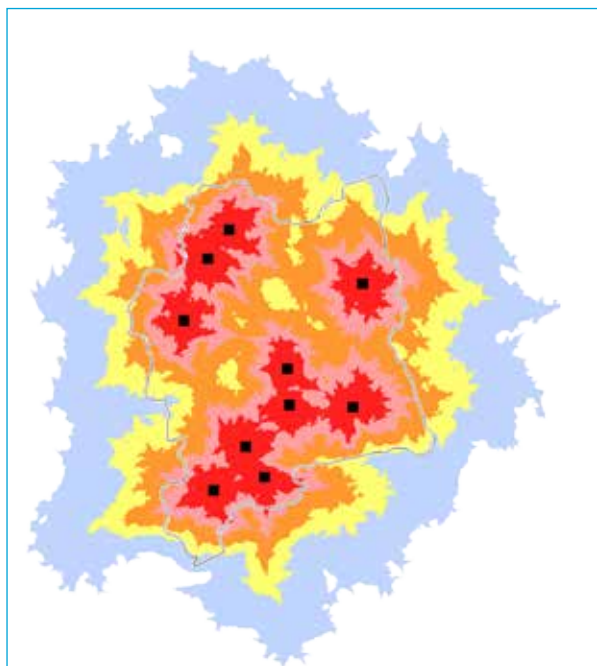
En resa som inte tar mer än 20 minuter kan de flesta tänka sig att genomföra med kollektivtrafik. Vid cirka 45 minuters resa avtar benägenheten att resa. Orsaken går oftast att finna i familjepussel och annat engagemang som gör det svårt att hinna med vardagssysslor vid längre bortovaro från hemmet.

Restid med buss

	20 minuter, eller kortare
	21 - 30 minuter
	31 - 45 minuter
	46 - 60 minuter
	61 - 90 minuter

Restid med bil

	20 minuter, eller kortare
	21 - 30 minuter
	31 - 45 minuter
	46 - 60 minuter
	61 - 90 minuter



Restidskvot

Tiden det tar att resa är en faktor som påverkar synen på om transportsättet betraktas som attraktivt eller inte. Andra faktorer som spelar in är om kollektivtrafiken är tillförlitlig genom att buss/tåg går enligt tidtabell och om de tågvagnar som ska finnas också finns mm.

Kollektivtrafiken jämförs oftast med bilen för resor som är längre än den sträcka en person kan cykla eller gå. Valet av att ta bilen motiveras inte sällan av att det tar för lång tid att åka kollektivt. Det är därför av betydelse att resan med kollektivtrafik inte upplevs som mycket längre än det tar med bil. För att mäta skillnaden mellan bil och kollektivtrafik är det vedertaget att använda så kallade restidskvoter.

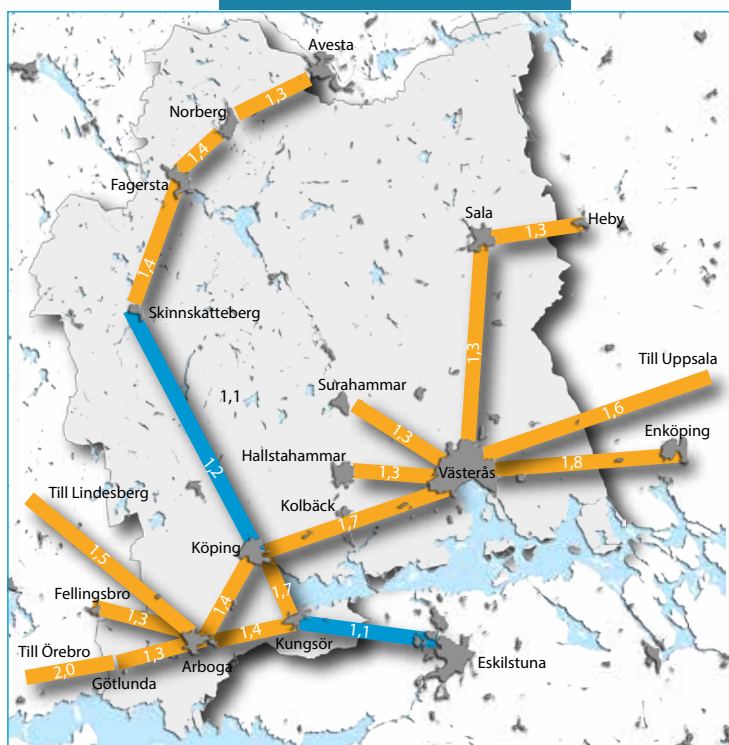
Restidskvoten beräknas genom att dividera bussens eller tågets tid med bilens, givet samma start- och målpunkt. Uppgifter om tåg och busstider finns i tidtabeller, medan bilens restid oftast tas fram med hjälp av den GPS information som finns på Internet. Även om den

informationen kanske inte är exakt så ger detta en indikation på vilka stråk som bör åtgärdas för att öka kollektivtrafikens kapacitet. Det kan handla om att se över antalet stopp. Det kan också vara åtgärder på transportinfrastrukturen och att skapa bussprioriteringar samt åtgärder för att öka bussens högsta tillåtna hastighet. Exempelvis är bussens genomsnittliga hastighet, utan bussprioritering, cirka 17 km/tim i tätort.

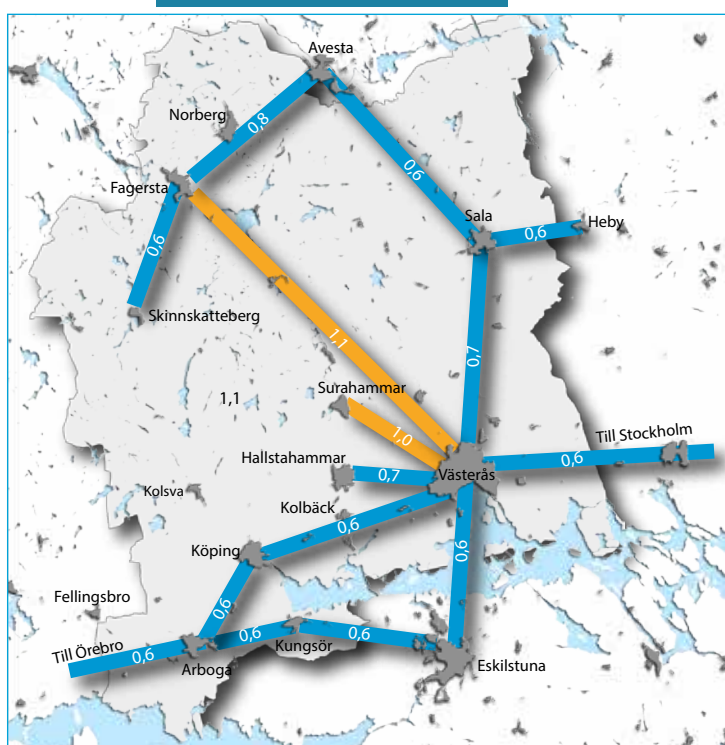
Nedan visar de båda bilderna restidskvoten för buss respektive tåg jämfört med bil. Vid en kvot på 1.0 går det lika fort med kollektivtrafiken. Högre värde visar att kollektivtrafiken tar längre tid än bilen och vice versa.

I regel är tåget snabbare än bilen. Bussen är långsammare, men vid stomlinjetrafik med expressbuss är skillnaden mycket liten och därmed helt konkurrenskraftig.

Restidskvot Buss



Restidskvot Tåg



Siffrorna anger restiden i förhållande till bilen. <1 = snabbare än bilen, 1 = samma restid och >1 är långsammare än bilen.

Dagens linjenät och resandet

Stommen i trafiksystemet

Kollektivtrafikens konkurrenskraft är förhållandevis god sett till linjer över ytan. För att nå fler resenärer bedöms det totala utbudet av kollektivtrafik behöva ökas, samtidigt bör en omfördelning av trafiken ses över.

Tåget utgör stommen i trafiksystemet som övrig trafik anpassas till. Detta innebär att utökning av tågtrafiken kommer att krävas vilket innebär timestrafik med fasta avgångstider och på sikt troligen insatståg på mellanliggande halvtimmar i rusningstid morgon och eftermiddag. Det körs även trafik parallellt mellan olika trafikslag i stråk. Busstrafik körs inte bara samma sträcka utan ibland även samtidigt som tåget. Skolskjutsar körs samtidigt på samma vägar som vanlig linjetrafik o.s.v. Det finns alltså potential för att kunna rationalisera trafiken utan att försämrat kvaliteten för resenären. I huvudsak handlar det om att förenkla för resenären, samt att en större andel av trafiken ska ske med snabb busstrafik eller köras med tåg (stomlinjer).

De stomlinjer som körs med buss idag har mycket god resandeutveckling. Vissa turer har kapacitetsproblem.

Att samordna och upplåta skolskjutssystemen för allmän trafik gör det möjligt att åtminstone under skoldagar bygga upp en regional landsbygdstrafik som kan köras utan förbeställning där det annars av ekonomiska skäl skulle vara omöjligt att åstadkomma. Tidtabellslagda skolskjutsar kan dessutom fungera som anslutning till och från annan kollektivtrafik. Fordonen kan mer användas i övrig kollektivtrafik.

I ett samordnat system kan därmed de som bor vid sidan om de stora stråken erbjudas en avsevärt bättre kollektivtrafik. Ett samordnat trafiksystem kan även ge personer som åker med färdtjänst och dem som reser i samband med sjukbesök ett större utbud.

Linjelagd kollektivtrafik

Från resundersökningen i Västmanland hösten 2007, där resenärer som reser med kollektivtrafiken tillfrågades om sina resvanor, visade det sig att 54 000 resor görs med kollektivtrafiken ett vanligt vardagsdygn. Av dessa reser två tredjedelar inom sin hemkommun. Om man ser till utvecklingen under de senaste åren har det skett en ökning av resandet. Den största resandeökningen har skett inom Västerås kommun.

Av figurer framgår de linjer som trafikerar länet år 2015.

Respektive stråk redovisas mer utförligt i bilaga 1 - Prioriterade stråk. Linjebeskrivning redovisas i bilaga 2 - Linjebeskrivning.



Figur: Buss och tåglinjenätet i Västmanland år 2015. Busslinjerna anges med röda siffror. För mer information se bilaga 1 och gällande tidtabell 2015.

Yttäckande kollektivtrafik

Myndigheten erbjuder kompletteringstrafik, som är yttäckande så även medborgarna boende utanför tätorter har tillgång till kollektivtrafik. Resan ska göras till närmaste tätort inom Västmanlands län där det finns ett visst utav handel och service. Varje resenär får göra två tur- och returesor per vecka. I samband med beställningen beställs även returesan.

Priset för resan är detsamma som gällande busstaxa och resan erläggs kontant. Beställning görs via Kollektivtrafikförvaltningens beställningscentral som också ansvarar för tillämpning av regelverket.

Skolskjuts

Kommunerna ansvarar för skolskjutsreglemente och beslut gällande skolskjuts. Samtliga kommuner i Västmanland har helt, eller delvis, lämnat över planering och genomförande av skolskjuts till Kollektivtrafikmyndigheten. Där det är möjligt ingår skolskjutsen i den linjelagda kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att administrera skolkort till de elever som har rätt till sådana. Detta görs i samråd med kommunerna, som beslutar.

Jämställt och jämlikt resande

Västmanland har en dokumenterat segregerad arbetsmarknad. Det är mot den bakgrunden av särskild vikt att det läggs ett jämställt synsätt vid kommunernas beställning av kollektivtrafik och vid myndighetens planering.

En fråga som alltid måste ställas är vilka stora arbetsplatser som binds samman med bostadsområden med hjälp av kollektivtrafiken och vilka arbetsplatser som det inte är möjligt att nå under de arbetstider som människor har.

Kvinnor gör fler kollektiva resor än män. Det finns olika anledningar till varför kvinnor och mäns resmönster skiljer sig åt. Frågan är komplex och kan bland annat förklaras med maktstrukturer i samhället, invanda mönster, familjesituation, ekonomiska villkor och arbetsförhållanden. Kollektivtrafiken i sig kan inte lösa samhällets jämställdhetsproblem.

- Det ska vara möjligt för alla grupper i samhället att använda kollektivtrafiken på lika villkor.
- Kollektivtrafiken ska vara så yttäckande att alla grupper ska ges möjlighet att nå sina resmål inom rimliga restider.

Stödsystem och infrastruktur

Försäljning och distributionssystem

Systemets huvudsakliga funktion är att vara ett stöd för att sälja och distribuera färdbevis (biljetter). I samband med försäljning och användning av färdbevisen samlar systemet in data som används för uppföljning och analys av resandet, samt ekonomisk uppföljning och fördelning av intäkter.

Informationssystem

Informationssystemets viktigaste uppgift är att informera resenären om tillgängligt utbud av trafik samt om det förekommer störningar, såväl planerade som oplanerade i trafikutbudet. Systemet ger också liknande information då kunden byter mellan olika trafikslag samt mellan olika aktörer och utförare.

Kommunikationssystem

Systemen för kommunikation mellan förare och trafikledning har två syften. Det möjliggör trafikstyrning, i första hand i samband med olika typer av störningar i det planerade trafikutbudet, men också utifrån ett säkerhetsperspektiv både för kunder och personal. Larm och kommunikation till och från fordon är av avgörande betydelse i samband med incidenter.

Finansiering genom samverkan

Investeringar i infrastruktur till kollektivtrafikanläggningar och stödsystem är kostsamma. I länet samverkar Kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen och Trafikverket med att medfinansiera utpekade behov via statliga medel.

Kommunerna finansiera kollektivtrafikanläggningar på det kommunala vägnätet. Även här finns möjlighet att få medfinansiering från länsplanen för investering i infrastruktur.

Tillgång till offentligt ägd infrastruktur

Lagens intention är att tillgång till offentligt ägd infrastruktur som resecentrum, bytespunkter och hållplatser skall ske på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. I den mån kapacitetsbrist eller andra begränsningar hindrar kommersiella aktörer från att använda viss infrastruktur bör kollektivtrafikmyndigheten redovisa hur dessa brister ska hanteras på sikt.

Den avgörande frågan blir därmed om det finns kapacitet att ta emot kommersiella aktörer. Även om det i dagsläget inte finns någon efterfrågan kan det mycket väl komma begäran om att starta nya linjer och därmed också anspråk på busslägen vid hållplatser. I dagsläget gör myndigheten bedömningen att det finns kapacitet att ta emot kommersiella aktörer på samtliga hållplatser i Västmanland. Undantag finns vid Västerås resecentrum under högtrafik. Resecentrum är under utredning för ombyggnad, men myndigheten måste ändå ha beredskap för att hantera de problem som kan komma att dyka upp innan ombyggnaden är klar. Detta behöver därför utredas mer ingående i särskild ordning och då i samråd med trafikverket, den som äger anläggningen och marken.



Färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänstens organisation i Västmanlands län

I Västmanlands län är det respektive kommun som beslutar om riktlinjer, visioner och taxesättning för färdtjänst och riksfärdtjänst. Det är också kommunens ansvar att utfärda färdtjänstillstånd, fastställa avgifter för färdtjänst och upprätta regelverk för transporter.

Kollektivtrafikförvaltningen har till ansvar att upphandla, planera och utföra färdtjänst i Sala, Hallstahammar, Surahammar och Västerås. För övriga delar av Västmanlands län är det respektive kommun som har motsvarande ansvar.

RKTM ska verka för att alla kommuners färdtjänst samordnas med landstingets sjukresor.

Färdtjänst och riksfärdtjänst i Västmanland – omfattning

I Västmanlands län fanns år 2014, 8 608 personer som hade färdtjänstillstånd. Antalet färdtjänstillstånd per 1000 invånare var i genomsnitt 32 personer. Variationen mellan länets kommuner är relativt stor, från 17 färdtjänstillstånd till 60 tillstånd per 1 000 invånare. Antalet färdtjänstresor uppgick till 199 000 år 2014, varav ca 62 procent i Landstingets regi. År 2014 genomfördes även 3 550 riksfärdtjänstresor. Det genomsnittliga antalet färdtjänstresor per tillstånd var 21. Variationen mellan länets kommuner är mellan 8 och 35 resor per tillstånd.

Lagkrav avseende trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst

Lagen om kollektivtrafik är tydlig med vem som ska upprätta trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst. Det är kollektivtrafikmyndighetens ansvar att upprätta trafikförsörjningsprogrammet i de fall kommunerna överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till myndigheten. I annat fall är det den enskilda kommunen som ska upprätta trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst.

I Västmanland har kommunerna inte överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till kollektivtrafikmyndigheten, alltså är det den enskilda kommunen som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst.

Enligt lagen om kollektivtrafik ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla vissa uppgifter om färdtjänst och riksfärdtjänst. Dels ska omfattningen av trafik avseende färdtjänst och riksfärdtjänst anges, dels ska grunderna för prissättning för dessa resor redovisas.

Trafikförsörjningsprogrammet kan även innehålla delar utöver det som lagen kräver, exempelvis en organisationsbeskrivning där man förklarar var i organisationen handläggningen av färdtjänstillstånd hanteras samt en redogörelse för de riktlinjer som finns upprättade för färdtjänst och riksfärdtjänst.



Prissättning & betal- och biljettsystem

Zontaxa

I länet tillämpas zontaxa med linjenätet indelat i zoner för KAK, FNS, Sala, Surahammar-Hallstahammar, Västerås samt tätorts-zonerna Köping, Arboga, Fagersta, Norberg, Sala. Avgiftsfri inomkommunal kollektivtrafik i Hallstahammar-Surahammar. Skolkortsprodukterna prissätts utifrån de administrativa gränserna kommun och län.

Enkelbiljett

Enkelbiljett gäller för enkel resa. Biljetten gäller för linjebyte i regiontrafik och för returresa i vissa tätorter.

För enkelbiljetter och rabattkortsresor finns olika ålderskategorier som ger olika rabatt på ordinarie pris:

- Barn (100 procent rabatt), skolungdom (50 procent rabatt) och vuxen (fullpris).

Periodkort

Periodkort gäller för obegränsat antal resor i 30 dagar. Följande periodkort finns:

- Länskort, Pendlarpluskort, Tätortskort, Ungdomskort

Övriga biljetter och kort

Förutom de biljetter och kort som redovisas ovan finns flera andra färdbevis som gäller i varierande omfattning. Exempel på sådana färdbevis är:

Gymnasiekort och Grundskolkort, Tågbiljetter, Resplus-biljetter och TiM -kort.

Försäljning av biljetter

Förköp av periodkort och biljetter sker hos något av VL:s ombud eller i någon av de automater som finns utställda. Det går också att köpa färdbevis på alla VL:s fordon med hjälp av betalterminaler, dock inte med kontanter. Erläggs betalning ombord på bussar i Västerås tätort-

strafik tas en högre avgift ut för att minimera antalet ombordköp. Denna förhöjda biljettavgift finns ej på den trafik som inte ingår i Västerås tätortstrafik.

Det går även att köpa biljetter via VL:s app.

Principer för prissystem

Prissättningen av kollektivtrafikresor i Västmanland följer några huvudprinciper:

1. Enhetspriser för resande inom respektive zon samt i viss tätortstrafik
2. Avståndsrelaterad prissättning mellan zonerna.
3. Mängdrabatt för frekventa resor – flerresorskort och periodkort.
4. Kategorirabatt för barn och skolungdomar upp till 20 år, samt seniorrabatt inom Västerås kommun.
5. Kategorirabatt för barn och skolungdomar upp till 20 år, samt seniorrabatt inom Västerås kommun.

Prissystemet skall vara konsekvent och ge lika förutsättningar i hela länet.

För resande på tåg inom länet gäller VLs periodkort. Pris på enkelresor med tåg samt övriga produkter som gäller över en eller flera länsgränser beslutar respektive tågoperatör.

Länsöverskridande betal- och biljettsystem

För flera resor över länsgränsen krävs olika biljetter och betalsätt. Det är också olika prissättning mellan länen.

Det pågår ett arbete mellan Kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm/Mälardalen om sömlöst resande och biljettsystem med öppna gränssnitt. Västmanland har infört ett molnbaserat system med öppna gränssnitt. Sörmland kommer att driftsätta ett likadant system år 2017. I upphandlingen av systemet i Sörmland ges även Mälardalen möjlighet att använda samma system.



5 Mål

De mål som beskrivs här avser all kollektivtrafik i Västmanland, oberoende om trafiken är tilldelad, upphandlad eller kommersiell.

Flera av de uppsatta delmålen kräver beslut från andra myndigheter för genomförande. Detta gör att kollektivtrafikmyndighetens ambitioner för när samtliga delmål ska vara genomförda är beroende av andras agerande och beslut.

Övergripande mål

Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för:

- *Tillgänglighet för regional utveckling*
- *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*
- *Långsiktigt hållbart resande*
- *Säker resa*
- *Enkel och attraktiv resa*

Genom att erbjuda kostnadseffektiva resor och förkorta restiderna bidrar kollektivtrafiken till regionförstoring och skapar även förutsättningar för regionens utveckling.

Hög marknadsandel för kollektivtrafiken bidrar till att minska klimatpåverkan och att öka trafiksäkerheten. Utöver detta krävs fortsatt arbete med förbättrad framkomlighet och ökad kapacitet på viktiga kollektivtrafikstråk. Detta kan bland annat ske genom att i dialog med planupprättaren påtala viktiga stråk som bör betraktas som funktionella förbindelser med stor betydelse för kollektivtrafikens behov avseende att korta restider för arbetspendling och därmed bidra till att knyta arbetsmarknadsregioner samman.

Nollvisionen - ett mål

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige bygger på Nollvisionen - att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Även inom EU tillämpas mål om att halvera antalet dödade i trafiken mellan 2010 och 2020.

Om fokus i hela EU vore att bygga ut kollektivtrafiken utifrån nollvisionen skulle de dödade och svårt skadade i trafiken minskas drastiskt.

Att färdas med buss är det säkraste sättet att färdas på väg. Det är Kollektivtrafikmyndighetens ambition att så långt möjligt göra kollektivtrafiken till ett bättre alternativ än bilen, även utifrån nollvisionen.

Målkonflikter

För att uppnå de övergripande målen krävs vissa avvägningar mellan olika mål som står i konflikt med varandra.

Ett tillgängligt transportsystem kan, för kollektivtrafikens del, innebära att erbjuda många busslinjer med stor geografisk täckning och stopp vid många hållplatser. För att uppnå en hög marknadsandel och regionförstoring är det dock viktigt att kunna erbjuda korta restider, vilket står i konflikt med många stopp.

Många busslinjer i glesbefolkade områden innebär också ofta låg beläggning i bussarna, vilket i sin tur innebär att utsläppen per resenär ökar.

Detta är exempel där ett tillgängligt transportsystem står i konflikt med säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling.

Utgångspunkten är att erbjuda god geografisk tillgänglighet i enlighet med de övergripande målen ovan. Ambitionen är att genom kostnadseffektiva lösningar erbjuda ett basutbud av kollektivtrafik för de allra flesta.

För att möta mål-konflikten krävs samverkan och samordning, exempelvis av skolskjuts. Genom att öka integreringen av kollektivtrafik och skolskjuts skapas incitament för en högre beläggning på bussarna som trafikerar glesbygden.

Åtgärder krävs inom många områden

För att nå de övergripande målen och delmålen krävs åtgärder inom flera områden. Det räcker inte med att kollektivtrafik och infrastruktur förbättras, även ökad kunskap och ändrade attityder till kollektivtrafiken krävs. Olika åtgärder som påverkar resvanor och färdmedelsval är därför nödvändiga.

Riksdagens transportpolitiska mål ligger till grund för arbetet med målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Funktionsmålet - Tillgänglighet.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Mål 1: Tillgänglighet för regional utveckling

Det övergripande målet *Tillgänglighet för regional utveckling* tar avstamp i regionens utveckling och i individens resmöjlighet. Detta ska främst ske genom förverkligande av delmålen.

Samtliga delmål ska vara genomförda senast år 2030.

Strategier för att nå målet och delmålen hanteras i den årliga Verksamhetsplanen/Förvaltningsplanen och i Trafikplaner. Den årliga Årsrapporten visar på utfallet för det senaste året och från året före myndighetens bildande.

Delmål

- Det ska var möjligt att dagpendla till Stockholms arbetsmarknadsområde från samtliga kommunhuvudorter.
- Alla kommunhuvudorter i länet ska vara integrerade i ett gemensamt arbetsmarknadsområde för Västmanland.
- Arbetsmarknaderna i och gränsande till Västmanland ska vara en gemensam arbetsmarknadsregion, vid en nivå på minst 10 procents arbetspendling.
- Invånarna ska ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken för att nå ett större utbud av jobb, offentlig service, handel, fritidsaktiviteter och bostäder alla veckans dagar.
- Tågens och bussarnas punktlighet ska öka.
- Restidskvoten ska uppnå:
 - 0,8 mellan tåg och bil
 - 1,0 mellan tätortstrafik och bil
 - 1,2 mellan expressbuss och bil
 - 1,3 mellan regionbuss och bil



Mål 2: Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Det övergripande målet *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning* tar avstamp i individens resmöjlighet oavsett förmåga. Målet uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

Samtliga delmål ska vara genomförda senast år 2030.

Strategier för att nå målet och delmålen hanteras i den årliga Verksamhetsplanen/Förvaltningsplanen och i Trafikplaner. Den årliga Årsrapporten visar på utfallet för det senaste året och från året före myndighetens bildande.

Delmål

- Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och hållplatser samt hela linjer ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning. Resande ska kunna ta sig på egen hand eller med ledsagare till länets hållplatser.
- Samtliga fordonen ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.
- Informationssystem ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning.
- Barn med funktionsnedsättning ska ges samma möjligheter som andra barn att resa med kollektivtrafiken.



Mål 3: Långsiktigt hållbar resa

Det övergripande målet *Långsiktigt hållbar resa* tar avstamp i trafikens miljöeffekter. Målet uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

Samtliga delmål ska vara genomförda senast år 2030.

Strategier för att nå målet och delmålen hanteras i den årliga Verksamhetsplanen/Förvaltningsplanen och i Trafikplaner. Den årliga Årsrapporten visar på utfallet för det senaste året och från året före myndighetens bildande.

Delmål

- Användandet av fossila bränslen ska upphöra inom hela verksamheten.
- 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.
- Den byggda miljön och ny bebyggelse ska anpassas till kollektivtrafikens framkomlighet och linjeläggning.
- Bränsleförbrukningen hos kollektivtrafikens fordon ska minska.
- Buller från kollektivtrafikens fordon ska minska.



Mål 4: Trygg och säker resa

Det övergripande målet *Trygg och säker resa* tar avstamp i den upplevda tryggheten och trafiksäkerhet. Målet uppnås främst genom förverkligande av delmålen.

Samtliga delmål ska vara genomförda senast år 2030.

Strategier för att nå målet och delmålen hanteras i den årliga Verksamhetsplanen/Förvaltningsplanen och i Trafikplaner. Den årliga Årsrapporten visar på utfallet för det senaste året och från året före myndighetens bildande.

Delmål

- Invånarna ska uppfatta kollektivtrafiken som pålitlig och säker.
- Resenärernas upplevda trygghet under hela resan ska öka.
- Den fysiska utformningen av hållplatser, buss och tågstationer samt gång- och cykelvägar till hållplatsen ska år 2030 vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas.
- År 2030 ska länets hållplatser som lägst ha den standard som Trafikverkets hållplatshandbok anger.



Mål 5: Enkel och attraktiv resa

Det övergripande målet *Enkel och attraktiv resa* tar avstamp i resenärens 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.

Samtliga delmål ska vara genomförda senast år 2017.

Strategier för att nå målet och delmålen hanteras i den årliga Verksamhetsplanen/Förvaltningsplanen och i Trafikplaner. Den årliga Årsrapporten visar på utfallet för det senaste året och från året före myndighetens bildande.

Delmål

- Det ska vara enkelt för alla att finna information om resmöjligheter.
- Det ska vara enkelt för alla att förstå prismodellen, boka och betala resan.
- Betalsystem för resan ska vara oberoende av länsgränser och operatörer.
- All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv.
- Störningsinformation och realtidsinformation ska utvecklas och bli enkel att få ta del av.



6 Genomförande och ekonomi

Arbetsfördelning

Planering och genomförande av den allmänna och linjelagda kollektivtrafiken handläggs av kollektivtrafikmyndigheten.

För finansiering av kollektivtrafikmyndighetens administration sker skatteväxling mellan kommunerna i länet och Landstinget i Västmanland. Respektive kommun står för sina kostnader av kollektivtrafiken och tillköp.

Samverkan

Konkurrensneutral fördelning av kapacitet till resecentrum och hållplatslägen behöver utredas mer ingående i särskild ordning. Här ligger också en del av ansvaret hos de kommersiella aktörerna som vill verka på marknaden att ta kontakt med ansvarig väghållare eller markägare för att förbereda för ny trafik. Särskilt viktigt är dialog och samverkan där det kan tänkas uppstå kapacitetsbrist i infrastrukturen.

Andra områden för dialog och samverkan kan vara periodkortsgiltighet och betalsystem samt olika tekniska system för exempelvis bussprioritering vid trafikljus och realtid. Att ingå i dessa system är förknippat med kostnader och kräver framförhållning.

Framtida samverkansformer ska utvecklas mellan kollektivtrafikmyndigheter, planupprättare för investering i transportinfrastruktur, väghållare och kommersiella aktörer. Graden av samverkan kommer troligen att variera från fall till fall och baseras på de övergripande målen och delmål som framgår i trafikförsörjningsprogrammet.

Miljöpåverkan

Trafikförsörjningsprogrammet har vid genomförande av målen positiv miljöpåverkan. Detta sker framförallt på miljösidan när människor åker kollektivt och allt fler väljer det kollektiva resandet.

Trafikplikt

Myndigheten fattar beslut om trafikplikt i särskild ordning. I samband med detta anges hela utbudet i form av linjer och turtäthet. Det är av betydelse att den trafikeringsområde som då pekats ut också fullt ut är finansierad.

Marknadstillträde

Transportstyrelsen anger i sin författningssamling TSFS 2012:2 de regler som gäller för anmälan om trafikstart för kommersiell trafik.

Anmälningsskyldighet när kollektivtrafik påbörjas

4 § En anmälan från ett kollektivtrafikföretag om att det har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska vara den regionala kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 21 dagar innan kollektivtrafiken påbörjas. Av anmälan ska framgå på vilken eller vilka linjer företaget avser att bedriva kollektivtrafik samt när kollektivtrafiken påbörjas.

Anmälningsskyldighet när kollektivtrafik upphör

5 § En anmälan från ett kollektivtrafikföretag om att det har för avsikt att upphöra att bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund ska vara den regionala kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 21 dagar innan kollektivtrafiken upphör. Av anmälan ska framgå vilken eller vilka linjer anmälan avser och när kollektivtrafiken ska upphöra.

Information om trafikutbud

Organ till vilket information om trafikutbud ska lämnas

6 § Information om trafikutbud enligt 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska lämnas till Samtrafiken i Sverige AB.

När information om trafikutbud ska lämnas

7 § Information om trafikutbud ska, om det inte finns särskilda skäl för det, lämnas senast 21 dagar innan trafiken påbörjas, ändras eller upphör.

När förändringar av betydelse sker i trafikutbudet senare än vad som sägs i första stycket på grund av omständigheter som kollektivtrafikföretaget inte kunnat förutse ska information om det ändrade trafikutbudet lämnas snarast.

7 Uppföljning

Revidering av programmet

Trafikförsörjningsprogrammet kommer att revideras en gång per mandatperiod, men följas upp en gång per år. Under verksamhetsåret kommer också delmålen och strategierna för att nå målen särskilt följas upp. Uppföljningen kommer att användas för att se över den årliga trafikbeställningen till AB Västerås lokaltrafik och upphandlad trafik.

Vid revidering av programmet ges kommunerna med flera möjlighet att lämna formella yttranden. Avstämning med andra aktörer kommer också göras, särskilt med regionala kollektivtrafikmyndigheter i grannlän.

I samband med att kollektivtrafikmyndigheten redovisar sitt årliga ekonomiska resultat redovisas också måluppfyllelsen för trafiken i en separat rapport. För att få en heltäckande bild är det nödvändigt att även kommersiella aktörer tar fram underlag till den årliga uppföljningen.

Nationella uppföljningar kan tänkas ske, vilka förhoppningsvis kan ge värdefull information om kollektivtrafikens utveckling och eventuellt jämförelser med andra län.

Syftet

Syftet är att följa om kollektivtrafiken utvecklas i riktning mot uppsatta övergripande mål och delmål i trafikförsörjningsprogrammet, samt att strategierna för att nå målen är rimliga. Målen i trafikförsörjningsprogrammet avser all kollektivtrafik, både tilldelad, upphandlad och kommersiell trafik. Därmed ska även uppföljningen omfatta dessa delar.

Bilaga: Linjebeskrivning

Regional kollektivtrafik

Denna bilaga beskriver av den regionala linjelagda kollektivtrafiken utifrån linjens sträckning. Aktuell trafikering redovisas i Kollektivtrafikmyndighetens årliga rapport om den regionala kollektivtrafiken i länet.

Kompletteringstrafik

Invånare med ett avstånd längre än 1200 meter från sin mantalsskrivna bostadsadress till närmaste busshållplats i linjetrafik med ett minimiutbud kan beviljas anropsstyrd kompletteringstrafik. Med minimiutbud avses minst en avgång i vardera riktningen helgfria vardagar mellan klockan 08.00 – 18.00 med en uppehållstid på minst 60 minuter innan returren kan påbörjas. Två stycken resor, tur och retur, får göras per vecka till närmsta ort med ett basutbud av handel och service. Trafiken är öppen helgfri måndag-fredag mellan klockan 09.00 – 14.30. Resan måste beställas minst fyra timmar innan avfärd. Priset är detsamma som för gällande busstaxa.

Regional kollektivtrafik på Mälaren

Regional kollektivtrafik som försörjer vissa Mälaröar inom Västerås kommun bedrivs med kommersiell båttrafik. Syftet är att möjliggöra arbetspendling eller annat vardagsresande för de boende på öarna samt att allmänheten ska kunna nå öarna exempelvis rekreation.

Skolskjutsar

Linjerna är riktade till elever i grundskolan. Arbete med att linjelägga dessa och öppna upp för allmänheten pågår.

Stombusstrafik

Linje 321 Örebro – Glanshammar - Götlunda

Denna trafik bedrivs av Länstrafiken Örebro. Linjen trafikerar i huvudsak Örebro Glanshammar med vissa turer förlängda till Götlunda. Linjen trafikeras delvis på samma sträcka av linje 322 och 323. Linjen är viktig för såväl skol- och arbetspendling som fritids- och serviceresande. Tågpassning eftersträvas i Arboga. Samtrafik sker med lokala landsbygdslinjer i samtliga tätorter längs linjen, och med stomlinje 552 i Götlunda. Linjen har inte taktfasta avgångar men trafikerar i princip av timmestrafik måndag till söndag med viss minskning av turer under sommarperioden.

Linje 351 Lindesberg – Frövi – Fellingsbro - Arboga

Denna trafik bedrivs av Länstrafiken Örebro. Linjen är viktig för såväl skol- och arbetspendling som fritids- och serviceresande. Tågpassning och samtrafik med lokala landsbygdslinjer och stomlinjer eftersträvas i Lindesberg, Frövi, Fellingsbro så väl som i Arboga. Linjen har timmestrafik måndag till söndag utan någon neddragning på trafiken under sommarperioden.

Linje 500 Skinnskatteberg – Fagersta – Norberg – Avesta/Krylbo

Linjen knyter ihop länets nordvästra kommuner och knyter även ihop kommunerna med Dalarna. Linjen är viktig för såväl skol- och arbetspendling som fritids- och serviceresande. Tågpassning sker i Fagersta samt i Avesta/Krylbo. Vid Skinnskattebergs Järnvägsstation sker passning med stomlinje 550 till/från Köping. På linjen finns det största utbudet mellan Fagersta och Norberg. Trafiken bedrivs måndag till söndag med viss minskning av turer under sommarperioden.

Linje 511 Västerås – Hallstahammar

Linjen körs som expressbuss via E18 mellan Västerås och Hallstahammar centrum. I Hallstahammar finns anslutningar till och från Brukslinjen. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 15 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag.

Linje 514 Västerås – Surahammar

Linjen körs mellan Västerås och Surahammar med få stopp. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 30 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikerar är vårdcentral i Surahammar

och Erikslunds handelsområde.

Linje 515 Västerås – Köping

Linjen körs mellan Västerås och Köping via Dingtuna, Kolbäck och Munktorp. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 30 minuterstrafik (mellan Västerås – Kolbäck), taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Linjen anpassas i Kolbäck till tåg till och från Eskilstuna samt anslutningar med Brukslinjen mot Strömsholm och Hallstahammar.

Linje 550 Skinnskatteberg – Köping – Kungsör - Eskilstuna

Linjen knyter ihop Västra Mälardalen med Eskilstuna. Linjen är viktig för såväl skol- och arbetspendling som fritids- och serviceresande. Tågpassning eftersträvas i Köping och i Eskilstuna. Samtrafik 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. Linjen har timmestrafik med halvtimmesförstärkningar i relationen Kolsva – Köping – Kungsör – Eskilstuna. Trafiken bedrivs måndag till söndag med viss minskning av turer under sommarperioden.

Linje 551 Köping – Valskog - Arboga

Linjen trafikerar sträckan Köping – Arboga via Valskog. Linjen är viktig för såväl skol- och arbetspendling som fritids- och serviceresande. Tågpassning eftersträvas i Köping och i Arboga. Samtrafik sker med lokala landsbygdslinjer i både Köping och Arboga, och med stomlinje 515 och 551 i Köping och med stomlinje 552 i Kungsör. Linjen har timmestrafik med halvtimmesförstärkningar under högtrafik. Trafiken bedrivs måndag till söndag med viss minskning av turer under sommarperioden.

Linje 552 Kungsör – Arboga - Götlunda

Linjen trafikerar i huvudsak Arboga – Kungsör via Arboga Teknikpark med vissa turer förlängda till Götlunda. Några av turerna till Götlunda är anropsstyrda. Linjen är viktig för såväl skol- och arbetspendling som fritids- och serviceresande. Tågpassning eftersträvas i Arboga. Samtrafik sker med lokala landsbygdslinjer i samtliga tätorter längs linjen, och med Örebro's stomlinje 321 i Götlunda, med linje 551 i Arboga samt med stomlinje 550 i Kungsör. Linjen har inte taktfasta avgångar men trafikerar i princip av timmestrafik måndag till söndag med viss minskning av turer under

sommarperioden.

Linje 569 Västerås – Sala

Linjen körs via väg 56 mellan Västerås och Sala via Romfartuna, Tomta och Kila. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 60 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik på kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Vid bytespunkten Tomta finns bussanslutningar mot Ransta (65) och Sättrabrunn/Västerfärnebo (62). Linjen anpassas till tåg- och bussanslutningar i Sala och Västerås. Större målpunkter som trafikeras är Mälardalens högskola och arbetsplatsområdena Tunbytorp och Finnslätten.

Linje 773 Västerås – Uppsala

Linjen körs som expressbuss mellan Västerås och Uppsala. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 30 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar och helger. Större målpunkter som trafikeras är Kopparlunden i Västerås och Västerås sjukhus (Knektgatan), Stenhagen och Flogsta i Uppsala och Ekonomikum, Uppsala universitet.

Linje 848 Sala – Uppsala

Linjen körs mellan Sala och Uppsala via Heby, Morgongåva, Vittinge, Järlåsa och Vänge. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 30 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar och helger och nattrafik fredag och lördag. Större målpunkter som trafikeras är Stenhagen och Flogsta i Uppsala och Ekonomikum, Uppsala universitet.

Linje 869 Västerås - Sala

Linjen körs som expressbuss vardagar morgon och eftermiddag var 30:e minut mellan Västerås och Sala. Större målpunkter som trafikeras är Mälardalens högskola och arbetsplatsområdena Tunbytorp och Finnslätten.

Linje 874 Västerås – Enköping

Linjen körs mellan Västerås och Enköping via Östanbro och Hummelsta. I Enköping finns anslutningar mot Uppsala (774/804). Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 30 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar och helger och nattrafik fredag och lördag. Större målpunkter som trafikeras är Kopparlunden i Västerås och Västerås sjukhus (Knektgatan) och Enköping centrum.

Linje 880 Skinnskatteberg – Västerås

Expressbusslinje som går direkt mellan Skinnskatteberg och Västerås. Två dubbelturer måndag till fredag. Under sommarperioden körs ingen trafik på sträckan.

Linje 700 Stockholm - Västerås - Smedjebacken - Söderbärke - Fagersta - Ludvika

Busslinjen trafikeras av Nettbuss. Linjen körs med en dubbeltur om dagen alla dagar i veckan.

Linje 800/900 Oslo-Karlstad-Kristinehamn-Karl-skoga-Örebro-Västerås-Stockholm

Busslinjen trafikeras av Nettbuss. Linjen går alla dagar i veckan.

Västerås - Arlanda

Expressbusslinje som trafikeras av Nettbuss.

Linje 866 Örebro - Västerås - Enköping - Arlanda

Flygtransferbuss till och från Arlanda som trafikeras av Swebus. Linjen går alla dagar i veckan med majoriteten av turerna lördagar och söndagar.

Linje 888 Oslo - Karlstad - Örebro - Västerås - Stockholm

Busslinjen trafikeras av Swebus och går alla dagar i veckan. Vissa turer utgår ifrån Karlstad och vissa turer är förlängda till Oslo.

Stomtågtrafik

Linje 57/61 Stockholm – Västerås – Örebro – Hallsberg (Mälarbanan)

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. Linjen har ett utbud vardagar med timmestrafik och förstärkning med halvtimmestrafik under morgon och eftermiddag samt trafik under helger med som bäst med timmestrafik.

Linje 50 Mora/Falun – Avesta – Sala – Uppsala – Stockholm (Dalabanan)

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 och används främst till skol- och arbetspendling men även till fritids- och serviceresande. Linjen har ett utbud vardagar och helger med som bäst 30-minuters trafik. Större målpunkter för länets resenärer är Avesta i Dalarna och Heby samt Uppsala i Uppsala län.

Linje 56 Sala – Linköping (UVEN)

Linjen körs mellan Sala och Linköping med viktiga ombytespunkter i Västerås, Eskilstuna, Katrineholm, Norrköping samt Linköping. Linjen är viktig för såväl skol- och arbetspendling som för fritids- och serviceresande. Linjen har ett utbud vardagar från morgon till kväll med timmestrafik, taktfasta avgångar samt trafik på helger varannan timme.

Linje 55 (Bergslagspendeln)

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. Linjen används främst för skol- och arbetspendling, samt för fritids- och serviceresande. Linjen har ett utbud vardagar från morgon till kväll med timmestrafik, taktfasta avgångar samt trafik på helger varannan timme.

Linje 58 (Svealandsbanan)

Linjen körs mellan Stockholm och Eskilstuna med förlängning genom lokal tågtrafik mellan Eskilstuna och Arboga med anslutning till Mälarbanan. Vissa turer från Stockholm körs genomgående till Örebro under vardagar. Linjen är planerad för skol- och arbetspendling men även att möta behovet för fritids- och serviceresor. Linjen har ett utbud med timmestrafik vardagar under högtrafik i båda riktningar mellan Stockholm och Arboga samt trafik på helger varannan timme.

Godsstråket genom Bergslagen

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 Mälarbanan, Bergslagsbanan samt Västra stambanan.

Landsbygdstrafik

Brukslinjen: Kvicksund – Kolbäck – Hallstahammar – Surahammar – Ramnäs – Virsbo

Brukslinjen är samlingsnamnet på det samordnade utbudet av linjebussar, skolbussar, servicelinjer och flexlinjer i stråket från Kvicksund till Virsbo via Kolbäck, Hallstahammar, Surahammar och Ramnäs. Hela utbudet körs med nolltaxa och är upphandlad och finansierad av Hallstahammars kommun, Surahammars kommun och Västerås tom augusti 2016. Linjetrafiken mellan Hallstahammar, Kolbäck och Strömsholm går med timmes- trafik vardagar och är anpassad till anslutningar med linje 515 i Kolbäck mot Västerås och Köping samt mot linje 511 i Hallstahammar för vidare resa mot Västerås. Linjelagd trafik Hallstahammar–Kolbäck–Strömsholm körs även kvällar och helger. (Därefter finns en text om det norra stråket som vi ej har synpunkter på).

Linje 9 Virsbo Felingvägen – Virsbo järnvägsstation

Linjen körs som matarbuss vardagar morgon och eftermiddag och anpassas till tågtider på Bergslagspendeln till Västerås och Fagersta. Utbudet körs med nolltaxa och är upphandlad och finansierad av Surahammars kommun till och med augusti 2016. Trafiken körs av Björks buss AB.

Linje 21 Skultuna – Västerås – Hökåsen – Tillberga

Linjen körs som en genomgående linje mellan Skultuna, Västerås centrum, Centralen och Tillberga. Linjen har ett utbud med som bäst 20 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik på kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är Kopparlunden, Mälardalens högskola, Gymnasieskolor utefter Vasagatan och arenaområdet Rocklunda.

Linje 22 Barkarö – Västerås – Irsta

Linjen körs som en genomgående linje mellan Barkarö och Irsta vis Enhagen/Ekbacken och Västerås Central. Linjen har ett utbud med som bäst 30 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är Kraftvärmeverket, Lögarängen och Hälla handelsområde.

Linje 23 Tidö-Lindö – Västerås Central

Linjen körs mellan Tidö-Lindö via Enhagen/Ekbacken till Västerås Central med taktfasta avgångar varannan timme (plus extratur på morgonen) och trafik kvällar,

helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är Kraftvärmeverket och Lögarängen.

Linje 24 Kärsta/Orresta – Tortuna – Västerås Central

Linjen körs som en ringlinje mellan Kärsta/Orresta och Västerås Central via Tortuna och Berga med taktfasta avgångar varannan timme (plus extratur på morgonen) och trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är Ängsgärdet/Kopparlunden och Anundshög.

Linje 31 Sevalle – Tillberga –(Västerås Central)

Linjen körs endast vardagar med en tur morgon och eftermiddag mellan Sevalle och Tillberga där man byter buss till och från Västerås (linje 21). Linjen är främst anpassad för gymnasieelever.

Linje 32 Törunda – Västerås Central

Linjen körs endast vardagar en tur med buss morgon och eftermiddag mellan Törunda och Västerås Central via Rytterne och Örtagården, samt ytterligare två anropsstyrda turer mellan Västerås och Örtagården på eftermiddagen. Linjen är främst anpassad för gymnasieelever. Viktiga målpunkter som trafikeras är Gränsta koloniområde, Kraftvärmeverket och Lögarängen.

Linje 33 Gäddeholm – Irsta –(Västerås Central)

Linjen är anropsstyrd och körs vardagar och helger mellan Gäddeholm och Irsta där samtrafik sker med linje 22 mot Västerås. Linjen är främst anpassad för gymnasieelevers resebehov.

Linje 36 Östanbro – Irsta –(Västerås Central)

Linjen körs vardagar morgon och eftermiddag mellan Östanbro och Irsta där samtrafik sker med linje 22 mot Västerås. Linjen är främst anpassad för gymnasieelevers resebehov..

Linje 49 Kungsör - Valskog

Linjen är anpassad för skoltiderna i Kungsör samt mot samtrafik med stomlinje 550 och 552. Förutom Valskog och Kungsör trafikerar även linjen Kungs Barkarö. Trafiken bedrivs måndag till fredag hela året förutom under sommarperioden.

Linje 53/253 Kungsör – Torpa - Östertibble

Dessa två linjer trafikerar tillsammans östra delen av

Kungsörs kommun, på norra respektive södra sidan av E20. Linjerna är anpassade mot skoltiderna samt mot samtrafik med stomlinje 550 och 552 i Kungsör. Trafiken bedrivs måndag till fredag hela året förutom under sommarperioden.

Linje 54 Norrby – Medåker - Arboga

Linjen är anpassad mot skoltiderna och mot samtrafik med stomlinje 551 och 552 i Arboga. Delen norr om Medåker, mot Norrby, är anropsstyrd. Vissa turer är förlängda till Arboga Teknikpark. Trafiken bedrivs måndag till fredag och viss trafik ersätts av anropsstyrda turer under sommarperioden.

Linje 59 Arboga – Tyringe – Herrfallet - Lillebo

Linjen är anpassad mot skoltiderna och mot samtrafik med stomlinje 551 och 552 i Arboga. Linjen trafikerar även området Brattberget i Arboga. Trafiken bedrivs måndag till fredag och viss trafik ersätts av anropsstyrda turer under sommarperioden.

Linje 60 Sala – (Ösby) - Saladamm – Jugansbo

Linjen trafikförsörjer Saladamm och Jugansbo och anpassas efter grundskolans och gymnasietider i Sala och skolor i Saladamm (Åby skola och Ösby naturbruksgymnasium). På grund av Ösbys stora upptagningsområde är anpassning till övriga kommunikationer i Sala viktig. Dagtid vardagar körs linjen en gång i timmen mellan Kungsängsgymnasiet och Ösby naturbruksgymnasium.

Linje 61 Sala – Salbohed – Västerfärnebo

Linjen trafikförsörjer Västerfärnebo, Salbohed och Gullvalla och anpassas till skolor i Sala och Västerfärnebo samt tåg- och bussanslutningar i Sala. I Västerfärnebo ansluter vissa turer till linje 86 (Norberg). I Salbohed ansluter linjen från och till linje 461 (Västerbykil/Hedåker). Vissa turer är även förlängda till Hörnsjöfors.

Linje 461 (Sala) – Salbohed – Hedåker – Västerbykil

Linjen trafikförsörjer området kring Hedåker, Västerbykil och Höggebacken och tider anpassas till Kilbo och Västerfärnebo skola samt skolor i Sala. Vissa turer körs direkt till Sala och vissa har bussanslutningar i Salbohed. Linjen har få turer och körs endast skoldagar.

Linje 62 Sala – Sättrabrunn – Fläckebo – Salbohed – Västerfärnebo

Linjen trafikförsörjer området kring Sättrabrunn och Fläckebo och fungerar som en matarlinje till linje 569 (Västerås) samt linje 65 (Ransta) vid bytespunkten Tomta. Linjen anpassas även till skolor i Sala, Västerfärnebo och Hedens skola. I Västerfärnebo är vissa turer även anpassade till linje 86 (Norberg). Vardagar körs linjen en gång i timmen morgon och eftermiddag samt serviceturer mitt på dagen och en kvällstur.

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

Linjen trafikförsörjer Möklinta, området norr om Möklinta (Vivastbo/Bännbäck) och Broddbo. Tider anpassas till Möklinta skola, skolor i Sala samt vissa turer tåg och bussanslutningar i Sala. I Möklinta har linjen anslutning med linje 64 (Rosshyttan). Vardagar körs linjen en gång i timmen morgon och eftermiddag samt serviceturer mitt på dagen och en kvällstur.

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

Linjen trafikförsörjer Rosshyttan och Möklinta samt kör skolelever till Kilbo skola. Linjen anpassas till Kilbo skola, Möklinta skola och skolor i Sala. I Möklinta har linjen anslutning med linje 63. Linjen har få turer vilka huvudsakligen körs skoldagar.

Linje 65 Sala – Kumla – Ransta – Tomta/Vallrum

Linjen trafikförsörjer Vallrum/Vad – Ransta och Kumla kyrkby och anpassas till och fungerar som en matarlinje till linje 569 (Västerås) och 62 (Västerfärnebo) vid bytespunkten Tomta. Linjen anpassas även till skoltider i Sala och Tärna Folkhögskola. Vardagar körs linjen en gång i timmen morgon och eftermiddag samt serviceturer mitt på dagen.

Linje 66 Varmsätra – Sala

Linjen trafikförsörjer området runt Varmsätra. Vissa turer körs via Ängshagen i Sala och några turer är förlängda till Norrberg och Svartängen. Linjen anpassas till Varmsätra skola och skolor i Sala och körs skoldagar.

Linje 111A Västerås – Hallstahammar

Linjen är anropsstyrd och körs vardagar morgon och eftermiddag mellan Västerås och Hallstahammar via Gilltuna, Fromtorp och Skällby. Linjen är anpassad för gymnasieelever men ett visst utbud körs på sommaren.

Linje 114A Västerås – Kranshällarna

Linjen är anropsstyrd och körs vardagar morgon och eftermiddag mellan Västerås och Kranshällarna via Häljebo och Skästa. Linjen är anpassad för gymnasieelever men ett visst utbud körs på sommaren.

Linje 113A Surahammar – Ramnäs – Virsbo

Linjen är anropsstyrd och körs fredag och lördag natt mellan Surahammar och Virsbo med anslutning från Västerås linje 514.

Linje 221 Götlunda - Lunger

Linjen är anpassad mot skoltiderna och mot samtrafik med stomlinje 552 och Örebro linje 321 i Götunda. Trafiken bedrivs måndag till fredag hela året förutom under sommarperioden.

Linje 252 Arboga - Kungsör

Linjen är anpassad mot skoltiderna och mot samtrafik med stomlinje 550 och 552 i Kungsör. Linjen trafikerar området kring Skäfruna och Granhammar, söder om E20, samt Arboga Teknikpark på vägen mellan Arboga och Kungsör. Trafiken bedrivs måndag till fredag hela året förutom under sommarperioden.

Linje 56 Skinnskatteberg – Färna – Bernshammar

I Skinnskatteberg anpassas linjen till skoltiderna samt ansluter till linje 500 och 550 till/från Fagersta och Köping. I Bernshammar anpassas linjen för att ansluta till linje 500 till/från Köping och i Färna anpassas bussen till linje 83 mot Fagersta. Trafiken bedrivs måndagar till fredagar. Under sommarperioden ersätts trafiken med vissa anropsstyrda turer.

Linje 80 Skinnskatteberg – Långviken – Baggbro – Malingsbo

Linjen anpassas dels till skoltiderna i Skinnskatteberg och dels till anslutning med linje 500 och 550 vid Skinnskattebergs Järnvägsstation för fortsatt resande till/från Fagersta och Köping samt till expresslinje 880 till/från Västerås. Linjen går till Malingsbo i Dalarnas län vilket möjliggör vidare resande med Dalatrafik. Trafiken bedrivs måndag till fredag. Under sommarperioden ersätts trafiken med ett antal anropsstyrda turer.

Linje 81 Skinnskatteberg – Riddarhyttan

I Skinnskatteberg anpassas linjen till skoltiderna och till anslutningar vid Skinnskattebergs Järnvägsstation med

linje 500 och 550 till/från Fagersta och Köping samt till expresslinje 880 till/från Västerås. Trafiken bedrivs måndagar till fredagar samt med anropsstyrda turer på helger. Under sommarperioden ersätts trafiken med vissa anropsstyrda turer.

Linje 82 Fagersta – Ängelsberg – Virsbo

Linjen anpassas till grundskolornas tider samt Brinellskolan i Fagersta. Samtrafik sker mellan skolturerna på Risboplan i Fagersta. Vissa turer mellan Virsbo och Fagersta är direkturer, så kallad expresstrafik. Trafiken bedrivs måndagar till fredagar. Under sommarperioden ersätts trafiken med vissa anropsstyrda turer.

Linje 83 Fagersta – Ävestbo – Färna

I Fagersta är linjen anpassad till grundskolornas tider samt till Brinellskolan. Samtrafikering mellan skolturerna sker på Risboplan. Linjen är även anpassad till linje 56 i Färna för att möjliggöra resor till/från Bernshammar. Trafiken bedrivs måndagar till fredagar. Under sommarperioden körs ingen trafik på sträckan.

Linje 84 Fagersta – Hedkärre – Huggnora

Linjen anpassas till grundskolorna samt Brinellskolans tider i Fagersta. Samtrafikering mellan skolturerna sker på Risboplan. Trafiken bedrivs måndagar till fredagar. Under sommarperioden körs ingen trafik på sträckan.

Linje 86 Norberg – Karbenning - Västerfärnebo (-Sala)

Linjen är anpassad till skoltiderna och även till linje 500 till/från Fagersta och Avesta/Krylbo i Norberg. I Västerfärnebo är även vissa turer anpassade till linje 61 och 62. Trafiken bedrivs måndagar till fredagar. Under sommarperioden ersätts trafiken med vissa anropsstyrda turer.

Linje 87 Norberg – Flängan – Karsbo

Linjen är anpassad för skoltider i Norbergs kommun, men passar även anslutning med stomlinje 500 till/från Fagersta och Avesta/Krylbo. Trafiken bedrivs måndagar till fredagar. Under sommarperioden ersätts trafiken med vissa anropsstyrda turer.

Linje 361 Smedjebacken - Fagersta

Trafiken bedrivs av Dalatrafik. Linjen trafikerar Smedjebacken, Söderbärke, Fagerstas nordvästra delar samt Fagersta centrum. Vissa turer passerar även Färbo industriområde samt Risboplan i Fagersta. Linjen går måndag - fredag med två extraturer på fredagar. Linjen trafikerar ej under sommarperioden.

Linje 362 Smedjebacken - Hedkärra

Trafiken bedrivs av Dalatrafik. Linjen trafikerar Smedjebacken, Söderbärke och Hedkärra. Till/från Hedkärra går en dubbeltur måndag - fredag, endast skoldagar. I Dalarna har linjen något fler turer. Ingen trafik bedrivs under sommarperioden.

Tätortstrafik

Arboga

Linje 2

Linjens syfte är att mata tåg- och bussresenärer mellan Arboga Resecentrum och Arboga Teknikpark. Linjen är en samling av flera olika linjer och av anropsstyrd trafik. Trafiken bedrivs måndag till söndag med viss anropsstyrd trafik på kvällar och helger. Viss minskning av trafik sker under sommarperioden.

Anropsstyrd tätortstrafik i Arboga

Denna trafik är anropsstyrd för resande mellan två adresser för alla som bor inom en fyrakilometersradie från centrum. Trafiken är öppen helgfri måndag till lördag mellan klockan 09.00 och 15.30.

Fagersta

Fagerstalinjen

Fagerstalinjen trafikerar Fagersta tätort i nord-sydlig riktning och täcker upp stora delar av tätorten. Linjen trafikerar bland annat Fårbo industriområde, sjukhuset, Fagersta Central samt centrum och möjliggör arbetspendling, skolpendling respektive serviceresande. Linjen trafikerar måndag – lördag. Viss minskning i trafik under sommarperioden.

Fagersta Flexlinje

Fagersta Flexlinje är ett komplement till Fagerstalinjen. Linjen består av 35 olika flexpunkter att resa mellan och är öppen för alla. Resorna är anropsstyrda och trafiken är öppen helgfri måndag – fredag mellan klockan 9.00 och 14.00.

Hallstahammar

I Hallstahammar körs en servicelinje och flexlinje. Flexlinjen trafikerar även i Kolbäck en dag i veckan. Utbudet körs med nolltaxa och är upphandlad av Hallstahammars kommun till och med augusti 2016. Trafiken körs av Björks buss AB.

Surahammar

I Surahammar körs en flexlinje. Flexlinjen trafikerar även i Ramnäs en dag i veckan. Utbudet körs med nolltaxa och är upphandlad av Hallstahammars kommun till och med augusti 2016. Trafiken körs av Björks buss AB.

Norberg

Linje 85

Linjen är anpassad till elevernas skoltider samt anslutningar till stomlinje 500 vid Norbergs busstation. Linjen trafikerar bland annat centrum, Skallberget och Norbergs vårdcentral vilket möjliggör serviceresande inom tätorten. Trafiken bedrivs måndag till söndag med viss anropsstyrd trafik på kvällar och helger. Viss minskning av trafik sker under sommarperioden.

Köping

Linje 4

Syftet är att mata tåg- och bussresenärer mellan centrala Köping och Malmön. Trafiken är anropsstyrd och har ett fåtal turer som endast trafikerar under sommarperioden.

Linje 6

Linjen trafikerar Köpings tätort, mellan järnvägsstationen och köpcentrumet Big Inn via Hökartorget, sjukhuset, Nibbletorget och Östanås. Linjen har samtrafik vid järnvägsstationen med tåg och stomlinjetrafiken.

Sala

Silverlinjen

Salas stadsbuss Silverlinjen körs mellan Ängshagen – Centrum - Sala Resecentrum och Skuggan. Linjen körs en gång i timmen vardagar mellan 9:30 – 19:00 samt lördagar. Sträckan Skuggan – Centrum är anropsstyrd samt även turer eftermiddag och kväll. Viktiga målpunkter som trafikerar är matbutiker, handelsområdet Fridhem, Servicehus, vårdcentral och sjukhuset i Sala.

Silvergruvan

Linjen är anropsstyrd och körs några turer vardagar och helger under sommaren mellan Sala Resecentrum och Sala Silvergruva. Linjen är anpassad till tåg och busstider i Sala.

Västerås

Linje 1

Linjen körs mellan Skälby – Bjurhovda via Bäckby, Hammarby, Centrum, Centralen och Sjukhuset. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 7,5 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och natträ-

fik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är Bäckby Park, Ängsgärdet och Västmanlands sjukhus Västerås.

Linje 2

Linjen körs mellan Norra Gryta och Björnö via Rocklunda, Centrum, Centralen, Framnäs, Hässlö och Björnö. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 10 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är arenor på Rocklunda, Mälardalens Högskola, Gymnasieskolor utefter Vasagatan, Kokpunkten, Hässlö samt fritidsområdet Björnö.

Linje 3

Linjen körs mellan Erikslund och Västerås flygplats via Råby, Centrum, Centralen och Viksäng. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 10 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är handelsområdet Erikslund med IKEA, Kokpunkten och Västerås flygplats.

Linje 4

Linjen körs mellan Brottberga och Finnslätten via Vallby, Pettersberg, Centrum, Centralen och Malmaberg. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 7,5 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är gymnasieskolor på Vallby, Ängsgärdet och arbetsplatsområdet Finnslätten.

Linje 5

Linjen körs mellan Tunbytorp och Hälla via Skallberget, Centrum, Centralen, Klockartorpet och Hälla. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 15 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är arbetsplatsområdet Tunbytorp, Kristiansborgsbadet, Högskolan, Kokpunkten och handelsområdet Hälla.

Linje 6 Rönaby – Finnslätten Norra

Linjen körs mellan Rönaby och Finnslätten Norra via Rocklunda, Centrum, Centralen, Gideonsberg och Stenby. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 15 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar, helger och nattrafik fredag och lördag. Viktiga målpunkter som trafikeras är arenor på Rocklunda, Mälardalens Högskola, Gymnasieskolor utefter Vasagatan, Koppar-

lunden, handels- och arbetsplatsområdet Stenby och arbetsplatsområdet Finnslätten.

Linje 7

Linjen körs mellan Hacksta och Centralen. Linjen har ett utbud vardagar med som bäst 30 minuterstrafik, taktfasta avgångar samt trafik kvällar och helger. Viktiga målpunkter som trafikeras är arbetsplatsområdet Hacksta, Kraftvärmeverket och Lögarängen.

Linje 11

Linjen är en servicelinje anpassad för en äldre målgrupp men öppen för alla och körs mellan Eriksborg och Viksäng via Bäckby, Råby, Vetterslund, Centrum, Centralen, Sjukhuset och Klockartorp. Linjen har ett utbud med timmestrafik vardagar mellan klockan 9:00 – 20:00 och helger mellan klockan 10:00 – 20:00. Viktiga målpunkter som trafikeras är äldreboenden, Eriksborg huvudentren, handelsområdet Erikslund med IKEA och Västerås Sjukhus.

Linje 12

Linjen är en servicelinje anpassad för en äldre målgrupp men öppen för alla och körs mellan Stenby och Hälla syd via Aroslund, Centrum, Centralen, Haga, Malma-berg, Sjukhuset och Skiljebo. Linjen har ett utbud med timmestrafik vardagar mellan klockan 9:00 – 20:00 och helger mellan klockan 10:00 – 20:00. Viktiga målpunkter som trafikeras är äldreboenden, handelsområdet Stenby, Herrgårdets vårdcentral, Västerås sjukhus och handelsområdet Hälla syd.

Linje 13

Linjen är en servicelinje anpassad för en äldre målgrupp men öppen för alla och körs mellan Önsta Gryta och Centralen via Hovdestalund, Biskopsängen och Centrum. Linjen har ett utbud med timmestrafik vardagar och helger mellan klockan 10:00 – 14:00. Viktiga målpunkter som trafikeras är affärer på Gryta och Hovdestalunds kyrkogård.

