

Region Västmanland

Nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken

2024



Innehåll

Inledning.....	4
Bakgrund och syfte.....	4
Analysområden.....	4
Rapportens upplägg.....	4
Datakällor.....	5
Sammanfattning.....	6
Om länet.....	7
Befolkning.....	7
Pendling.....	9
Kollektivtrafik.....	13
Resmöjligheter mellan kommunerna.....	15
Jämförelser – utbud, resor och kostnader	19
Utbud.....	19
Resor.....	20
Investering i kollektivtrafik och skolskjuts	23
Skolkort.....	25
Inomkommunal busstrafik.....	26
Utbud.....	27
Tillgänglighetsanpassning	29
Tillgång till inomkommunal busstrafik	30
Resor.....	31
Punktlighet, restidsspridning och medelhastighet.....	33
Energianvändning.....	35
Ekonomi.....	36
Sammanfattning.....	37
Regional busstrafik.....	38
Utbud.....	40
Tillgänglighetsanpassning	43
Tillgång till regional busstrafik	45
Resor.....	48
Punktlighet, restidsspridning och medelhastighet.....	53
Energianvändning.....	57
Ekonomi.....	58
Sammanfattning.....	61
Regional tågtrafik.....	62
Utbud.....	64

Tillgänglighetsanpassning	68
Tillgång till regional tågtrafik.....	68
Resor.....	68
Punktlighet	71
Ekonomi.....	71
Sammanfattning.....	71

Inledning

Bakgrund och syfte

Region Västmanland har under inledningen av 2025 genomfört en nulägesbeskrivning av kollektivtrafiken i Västmanland. Syftet har varit att skapa en helhetsbild av kollektivtrafikens nuvarande tillstånd, samt skapa en grund för att kunna fatta strategiska beslut för framtida utveckling. Nulägesbeskrivningen ska ligga till grund för vidare dialog och utgöra ett underlag för framtida analyser och utredningar. I förlängningen ska nulägesbeskrivningen bidra till en kollektivtrafik som är effektiv, tillgänglig och hållbar, anpassad till de behov som finns i regionen.

Analysområden

Nulägesanalysen presenteras uppdelat per trafikslag - inomkommunal busstrafik, regional busstrafik och regional tågtrafik. För varje trafikslag beskrivs och presenteras statistik kring utbud, tillgänglighet, resande, framkomlighet, punktlighet, energianvändning, kostnader och intäkter. Statistiken presenteras samlat för regionen, per kommun och per linje. Nedan beskrivs kortfattat vad som ingår i respektive analysområde.

Tabell 1 Analysområden

Analysområde	Innehåll
Beskrivning av kollektivtrafiken	Samtliga linjer beskrivs kortfattat och linjesträckning redovisas i karta.
Utbud	Kollektivtrafikens öppettider, samt utbudskilometer totalt och i relation till antal invånare.
Tillgänglighetsanpassning	Andel av hållplatserna som uppfyller grundläggande tillgänglighetskrav.
Tillgång till kollektivtrafik	Andel av befolkningen som bor inom gångavstånd från en hållplats eller station.
Resor	Antal påstigande per år totalt och i relation till antal invånare.
Punktlighet, restidsspridning och medelhastighet	Ankomstpunktlighet i relation till tidtabell vid reglerhållplatser, restidsspridning (restidsskillnad mellan de långsammaste och de snabbaste turerna) och medelhastighet exklusive hållplatstid i högttrafik.
Energianvändning	Kollektivtrafikens energianvändning totalt och i relation till antal invånare.
Skolskjuts	Upplägg för skolskjutsen per kommun, samt kostnader för skolskjuts totalt och i relation till antal invånare.
Ekonomi	Budgeterade kostnader och intäkter för år 2024, kostnadstäckningsgrad och nettokostnad per invånare och per påstigande.

Rapportens upplägg

Rapporten inleds med en kortfattad beskrivning av länets befolkning, pendling, kollektivtrafik och resmöjligheter mellan kommunerna. I efterföljande kapitel presenteras jämförelser kring kommunernas totala kollektivtrafikutbud, kollektivtrafikresande och investering i kollektivtrafik och skolskjuts. Därefter följer beskrivningen av den inomkommunala trafiken, den regionala busstrafiken och den regionala tågtrafiken. I rapportens bilaga finns en genomgång av alla analysområden per kommun.

Datakällor

Uppgifter om arbets- och skolpendling är hämtad från SCB.

Uppgifter om utbud per linje har tillhandahållits av Kollektivtrafikförvaltningen, komplettering har gjorts utifrån kollektivtrafikdata som har hämtats via Flowmapper samt utifrån fordonsdata.

Uppgifter om tillgänglighet per hållplats har tillhandahållits av Kollektivtrafikförvaltningen. Urval av kriterier för att en hållplats ska anses vara tillgänglighetsanpassad har skett i samråd med Kollektivtrafikförvaltningen.

Befolkningsdata i 100-metersrutor har tillhandahållits av Kollektivtrafikförvaltningen. Då exakt position behövs för att kunna beräkna hur stor andel av befolkningen som bor inom gångavstånd från en hållplats har befolkningen fördelats slumpmässigt inom landbaserade ytor i varje ruta.

Antal påstigande per busshållplats och per busslinje har tillhandahållits av Kollektivtrafikförvaltningen. Påstigandestatistiken per linje omfattar helåret 2024 men per hållplats omfattar statistiken endast september 2024. För att kunna räkna upp detta till antal påstigande per hållplats för hela året har det antagits att fördelningen av resenärer på olika hållplatser är densamma i september som under resten av året. Påstigandestatistiken härrör i första hand från viseringsdata och i andra hand från mer osäker data från de automatiska passagerarräknarsystemen (APC). APC-data har i första hand använts på avgiftsfria linjer.

Antal påstigande per tågstation och per tåglinje har tillhandahållits av Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik. Påstigandestatistik avser helåret 2024.

Uppgifter om punktlighet, restidsspridning och medelhastighet är hämtad från Flowmapper.

Uppgifter om energianvändning har tillhandahållits av Kollektivtrafikförvaltningen och Svealandstrafiken. Underlaget redovisar användning per fordon och det går bara att särskilja vilka fordon som har kört inomkommunalt i Västerås, Sala och Fagersta. Beräkningar har därför gjorts baserat på medelförbrukning i Västerås, Sala, Fagersta och övriga kommuner eller regionala linjer.

Uppgifter om hur skolskjutsen bedrivs och hur mycket den kostar har tillhandahållits av respektive kommun.

Uppgifter om kostnader och intäkter per linje har tillhandahållits av Kollektivtrafikförvaltningen. Uppgifterna avser om inte annat anges rambudget för 2024, det vill säga budgeterade kostnader och intäkter.

Uppgifter om kostnader för de linjer som utförs utanför Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag har tillhandahållits av aktuella kommuner

Sammanfattning

Kollektivtrafiken i Västmanland är väl utbyggd i de större tätorterna, framför allt Västerås och Sala, men mer begränsad i mindre kommuner. Totalt finns fem tåglinjer, åtta regionala busslinjer och inomkommunal busstrafik i samtliga kommuner, men turtäthet och linjenätens omfattning varierar kraftigt. Västerås har det största trafikutbudet med både stads- och förortslinjer som håller öppet stora delar av dygnet, medan mindre kommuner i större utsträckning använder flextrafik eller andra anropsstyrda lösningar.

Tillgången till kollektivtrafik är generellt god i större tätorter men sämre i mer glesbefolkade områden. Fagersta och Hallstahammar har den bästa täckningen, där en stor del av befolkningen bor nära kollektivtrafikhållplatser, medan Skinnskatteberg och Kungsör har betydligt sämre täckning. Tillgänglighetsanpassningen varierar också kraftigt – i Västerås och Köping uppfyller merparten av hållplatserna grundläggande tillgänglighetskrav, medan flera kommuner har en mycket låg andel anpassade hållplatser.

Merparten av det regionala resandet berör Västerås. Tågtrafiken har sitt tydliga centrum i Västerås Central, som är den mest använda stationen med över en miljon påstigande per år. Tågresandet är även betydande från Arboga, Sala, Köping, Kungsör och Fagersta. Majoriteten av tågresorna sker till destinationer utanför Västmanlands län. Det regionala bussresandet har sin största koncentration kring Västerås. Linje 511 mellan Västerås och Hallstahammar har störst antal resenärer, knappt 293 000 påstigande per år vilket motsvarar 27 % av alla regionala bussresor. Näst största linjen är linje 514 mellan Västerås och Surahammar. I den regionala busstrafiken har Västerås Central flest påstigande – ca 251 000 per år vilket innebär att nästan hälften av alla regionala bussresor börjar eller slutar där. Även det inomkommunala resandet är med stor marginal störst i Västerås och resor inom Västerås utgör en mycket stor del av det totala resandet i regionen. Sala har också ett relativt stort inomkommunalt resande per invånare, medan Köping och Skinnskatteberg har ett litet inomkommunalt kollektivtrafikresande.

Punktligheten är en utmaning inom både regiontrafiken och flera inomkommunala linjenät. Exempelvis var 17 % av ankomsterna på de regionala busslinjerna mer än två minuter sena under 2024. Tågtrafiken uppnådde inte regionens målsättning för punktlighet och andel inställda avgångar. I flera av de inomkommunala busslinjenäten var mer än 20 % av ankomsterna mer än två minuter sena. I den inomkommunala trafiken utmärker sig också två kommuner, Västerås och Skinnskatteberg, med att ha en stor andel turer som anländer till hållplats betydligt tidigare än planerad ankomst i tidtabellen.

Den totala budgeterade kostnaden för de regionala busslinjerna uppgick år 2024 till 117,3 miljoner kronor och de budgeterade intäkterna var 38,5 miljoner kronor, vilket ger en kostnadstäckningsgrad på 33 %. Utslaget per invånare i regionen motsvarar detta en bruttokostnad på 417 kronor per person och en nettokostnad på 280 kronor per person. Den budgeterade kostnaden för tågtrafiken uppgick år 2024 till 217,3 miljoner kronor och de budgeterade intäkterna var 86,1 miljoner kronor, vilket ger en kostnadstäckningsgrad på 40%. Kostnaden för den inomkommunala trafiken varierar kraftigt mellan kommunerna, totalt var den budgeterade kostnaden för den inomkommunala trafiken i hela länet 449,6 miljoner kronor år 2024 och intäkterna var 143,2 miljoner kronor, vilket ger en kostnadstäckningsgrad på 32 %. Västerås och Sala har de högsta nettokostnaderna för den inomkommunala trafiken per invånare, med 1 560 kronor respektive 1 472 kronor. Köping har den klart lägsta nettokostnaden på 89 kronor per invånare. Kostnadstäckningsgraden för den inomkommunala trafiken är mycket liten utanför Västerås, främst beroende på att majoriteten av kommunerna hade avgiftsfri inomkommunal trafik under större delen av 2024.

I flera kommuner, särskilt de med ett litet inomkommunalt linjenät, är kostanden för skolskjuts stor i relation till kostnaden för kollektivtrafik. Detta gäller framför allt Arboga, Kungsör och Köping vars kostnader för skolskjuts är ungefär fyra gånger så stora som kostnaden för kollektivtrafik. I kommuner med mer omfattande linjenät, främst Västerås, Sala och Fagersta, är kostnaden för skolskjuts liten i relation till kostnaden för kollektivtrafik.

Om länet

Befolkning

Befolkningen i Västmanland uppgick år 2024 till drygt 281 000 invånare. Av dessa är 57 % bosatta i Västerås kommun. Befolkningstätheten i länet är relativt hög med knappt 50 invånare per kvadratkilometer, att jämföra med rikssnittet på 25,8 invånare per kvadratkilometer. Västerås höjer snittet kraftigt med 141 invånare per kvadratkilometer. Utöver Västerås är det endast Hallstahammars kommun som har mer än 50 invånare per kvadratkilometer.

Västmanland består av 10 kommuner med totalt 43 tätorter. Cirka 40 % av tätorterna återfinns i Västerås kommun. Västerås är länets största tätort med cirka 132 000 invånare. Tätortsgraden, det vill säga andelen av befolkningen som bor i tätort, är hög i Västmanland (88 %). Av Sveriges län är det endast Stockholm och Skåne som har en högre tätortsgrad. Av länets kommuner har Västerås den högsta tätortsgraden (93 %) följt av Fagersta (91 %), Hallstahammar (89 %) och Surahammar (89 %). Lägst är tätortsgraden i Skinnskatteberg (58 %) och Sala (70 %).

Tabell 2 Invånarantal, befolkningstäthet, tätorter och tätortsgrad i Västmanlands län 2024. Källa: SCB.

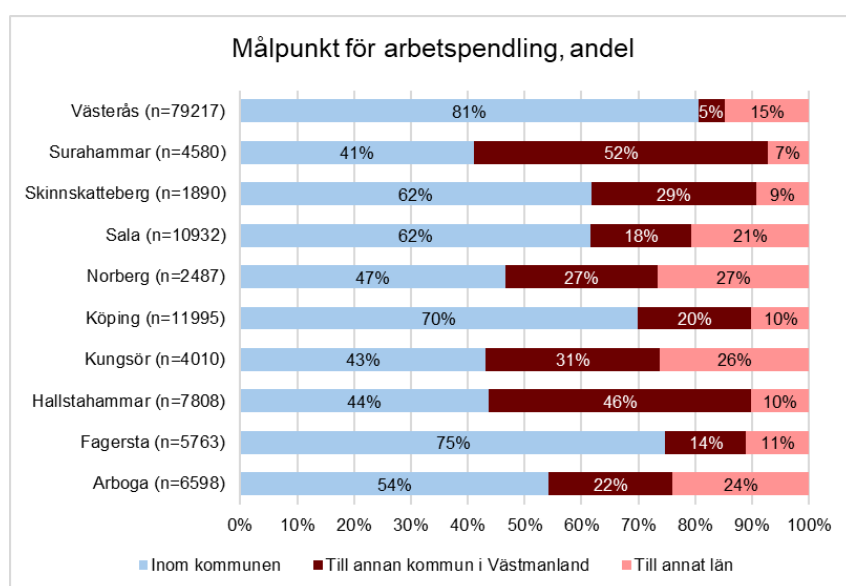
Kommun	Antal invånare	Befolkningstäthet (invånare/km ²)	Tätorter	Tätorts- grad
Arboga	13 991	33,4	3 - Arboga, Medåker, Götlunda	81 %
Fagersta	13 100	42,2	2 - Fagersta, Hedkärre	91 %
Hallstahammar	16 659	92,4	4 - Hallstahammar, Kolbäck, Strömsholm, Sörstafors	89 %
Kungsör	8 673	38,2	2 - Kungsör, Valskog	79 %
Köping	25 749	39,9	3 - Kolsva, Köping, Munktorp	83 %
Norberg	5 448	12,2	1 - Norberg	80 %
Sala	22 853	19,0	6 - Möklinta, Ransta, Sala, Salbohed, Sättra Brunn, Västerfärnebo	70 %
Skinnskatteberg	4 271	5,9	2 - Riddarhyttan, Skinnskatteberg	58 %
Surahammar	9 840	26,7	3 - Ramnäs, Surahammar, Virsbo	89 %
Västerås	160 675	141,2	18 - Barkarö, Dingtuna, Enhagen-Ekbacken, Harkie, Kvicksund, Lycksta, Kärsta och Bredsdal, Malmen, Munga, Skultuna, Tidö-Lindö, Tillberga, Tortuna, Irsta, Örtagården, Hustahöjden, Stora Skogstorp, Västerås	93 %
Totalt	281 259	49,7		88 %

Tabell 3 Tätorter i Västmanland och befolkningsmängd 2023. Källa: SCB.

Nr.	Tätort	Befolkning (2023)	Nr.	Tätort	Befolkning (2023)
1	Västerås	131 643	23	Ransta	858
2	Köping	18 605	24	Tidö-Lindö	718
3	Sala	13 702	25	Strömsholm	700
4	Fagersta	11 771	26	Valskog	692
5	Hallstahammar	11 652	27	Västerfärnebo	509
6	Arboga	10 906	28	Munktorp	503
7	Surahammar	6 316	29	Örtagården	462
8	Kungsör	6 108	30	Tortuna	416
9	Norberg	4 387	31	Harkie	361
10	Skultuna	3 226	32	Munga	335
11	Irsta	2 942	33	Sätra Brunn	322
12	Kolsva	2 375	34	Möklinta	320
13	Skinnskatteberg	2 236	35	Riddarhyttan	297
14	Tillberga	2 191	36	Sörstafors	284
15	Kolbäck	2 108	37	Lycksta	283
16	Barkarö	2 029	38	Götlunda	263
17	Malmen	1 409	39	Hustahöjden	247
18	Virso	1 263	40	Salbohed	245
19	Kvicksund	1 206	41	Kärsta och Bredsdal	215
20	Ramnäs	1 185	42	Medåker	213
21	Dingtuna	1 118	43	Hedkärre	203
22	Enhagen-Ekbacken	1 068	44	Stora Skogstorp	201

Pendling

Statistik kopplat till pendling har inte funnits tillgänglig för helår 2024, därav redovisas pendlingsstatistiken för år 2023. Ungefär 135 000 invånare i länet förvärvsarbetar. Av dessa arbetar 71 % i sin boendekommun, 14 % pendlar till annan kommun inom länet och 15 % pendlar till annat län. Andelen utpendling är störst i Surahammar (59%) följt av Kungsör (57%) och Hallstahammar (56%). Andelen utpendling är minst i Västerås (19%), följt av Fagersta (25%) och Köping (30%).



Figur 1 Arbetspendling, andel av den förvärvsarbetande befolkning 2023. Källa: SCB.

I Tabell 4 redovisas de tio största pendlingsrelationerna i länet. Västerås är en del i hälften av dessa, men även Köping är en del i flera stora pendlingsrelationer.

Tabell 4 De tio största pendlingsrelationerna inom Västmanland 2023.

Nr	Pendlingsrelation	Antal pendlare
1	Västerås <-> Hallstahammar	4 007
2	Västerås <-> Sala	2 631
3	Västerås <-> Surahammar	2 363
4	Köping <-> Västerås	1 971
5	Köping <-> Arboga	1 204
6	Köping <-> Kungsör	1 086
7	Fagersta <-> Norberg	706
8	Köping <-> Hallstahammar	692
9	Västerås <-> Fagersta	476
10	Arboga <-> Kungsör	456

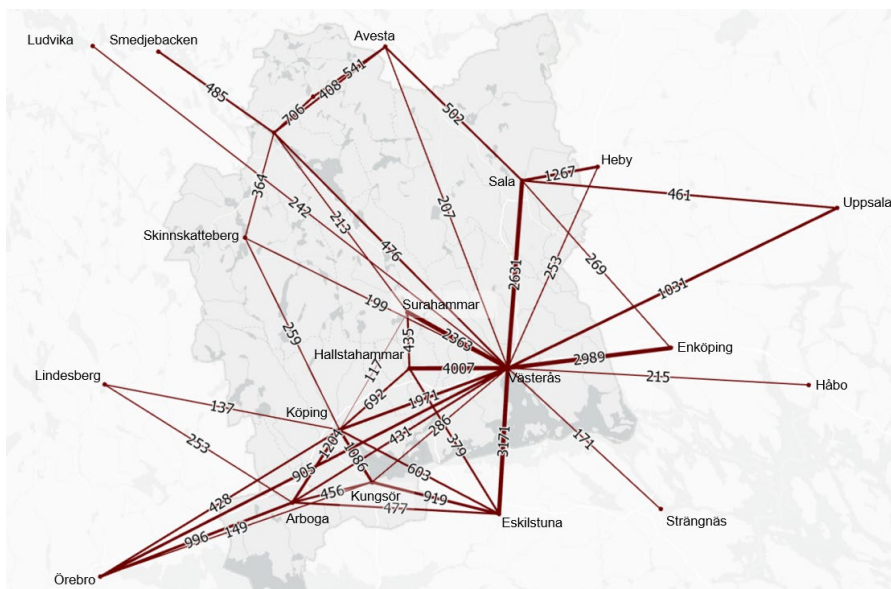
I Tabell 5 redovisas de tio största pendlingsrelationerna utanför länet. Majoriteten går mellan Västerås och större kommuner i angränsande eller närliggande län.

Tabell 5 De tio största pendlingsrelationerna utanför länet 2023.

Nr	Pendlingsrelation	Antal pendlare
1	Västerås <-> Stockholm	4 006
2	Västerås <-> Eskilstuna	3 171
3	Västerås <-> Enköping	2 933
4	Sala <-> Heby	1 267
5	Västerås <-> Uppsala	1 031
6	Arboga <-> Örebro	996
7	Kungsör <-> Eskilstuna	919
8	Västerås <-> Örebro	905
9	Västerås <-> Solna	795
10	Västerås <-> Göteborg	646

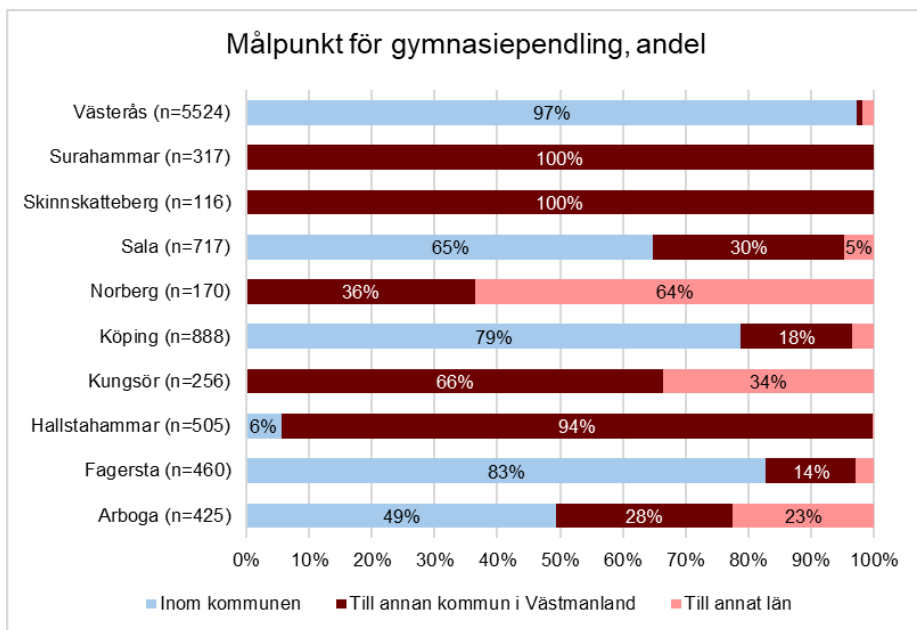
I kartbilden nedan illustreras de större pendlingsströmmarna i länet och till kommuner i angränsande län. Endast pendlingsrelationer med fler än 100 pendlare per dag redovisas. Flera betydande pendlingsstråk är tydliga i kartan, exempelvis:

- Örebro – Arboga – Köping – Västerås
- Hallstahammar – Västerås
- Köping – Kungsör – Eskilstuna
- Sala – Västerås – Eskilstuna
- Surahammar – Västerås
- Västerås – Enköping
- Sala - Heby



Figur 2 Pendlingsströmmar, relationer med minst 100 pendlare per dag visas (2023).

Av länets invånare är 9 404 personer gymnasieelever och av dessa har 2 217 (24 %) sin gymnasieskola i en annan kommun än hemkommunen. I Figur 3 illustreras gymnasiependlingen i länet. Det är endast fyra kommuner där merparten av gymnasieungdomarna har skolan i sin hemkommun (Västervik, Fagersta, Köping och Sala). Andelen av eleverna som pendlar inom länet är störst i Skinnskatteberg (100 %) följt av Surahammar (99 %) och Hallstahammar (94%). Andelen av eleverna som pendlar till ett annat län är störst i Norberg (64 %) följt av Kungsör (31 %) och Arboga (23 %).



Figur 3 Gymnasiependling, andel av alla elever 2023.

I Tabell 6 visas de tio största pendlingsrelationerna för gymnasieelever. Pendlingen mellan Hallstahammar – Västerås och Surahammar – Västerås står för nästan hälften av gymnasiependlingen i länet.

Tabell 6 De tio största gymnasiependlingsrelationerna i Västmanland 2023.

Nr	Pendlingsrelation	Antal pendlare
1	Hallstahammar <-> Västerås	469
2	Surahammar <-> Västerås	312
3	Sala <-> Västerås	242
4	Arboga <-> Köping	115
5	Köping <-> Västerås	111
6	Kungsör <-> Köping	104
7	Fagersta <-> Västerås	67
8	Skinnskatteberg <-> Köping	46
9	Kungsör <-> Arboga	45
10	Norberg <-> Fagersta	41

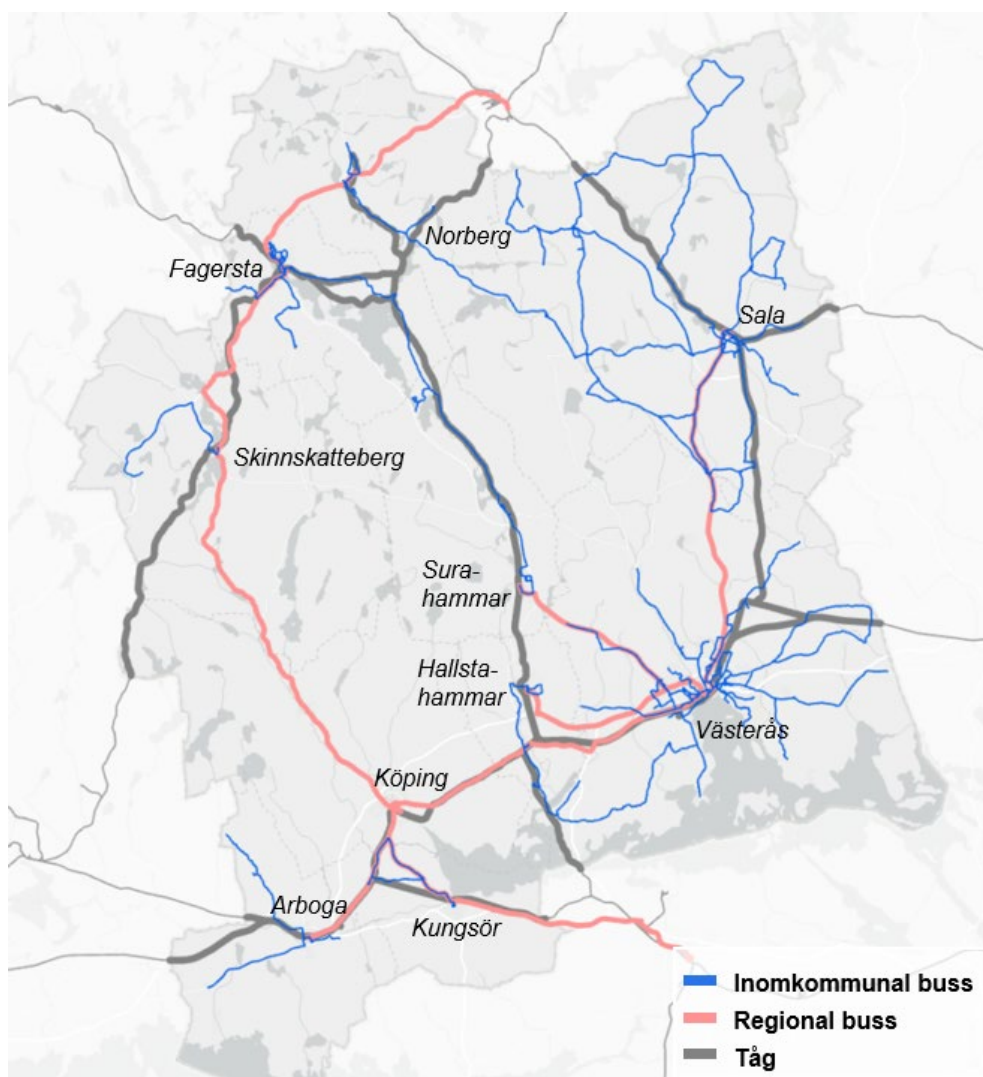
I Tabell 7 redovisas gymnasieelevernas tio största pendlingsrelationer utanför länet. Här noteras flera stora pendlingsrelationer, exempelvis Västerås – Enköping och Norberg – Avesta. Totalt är Avesta den ort utanför länet som genererar störst pendling, följt av Eskilstuna, Enköping och Örebro.

Tabell 7 De tio största gymnasiependlingsrelationerna utanför länet 2023.

Nr	Pendlingsrelation	Antal pendlare
1	Västerås <-> Enköping	145
2	Norberg <-> Avesta	108
3	Sala <-> Heby	87
4	Kungsör <-> Eskilstuna	81
5	Arboga <-> Örebro	79
6	Västerås <-> Eskilstuna	63
7	Sala <-> Avesta	35
8	Köping <-> Örebro	31
9	Fagersta <-> Smedjebacken	26
10	Västerås <-> Stockholm	23

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Region Västmanland består av fem tåglinjer, åtta regionala busslinjer och 63 inomkommunal linjer i samtliga kommuner. Linjenätet i hela länet redovisas i kartbilden nedan och i efterföljande tabell presenteras antalet linjer per trafikslag och kommun.



Figur 4 Kollektivtrafiklinjer i regionen. Bakgrundskarta: ESRI

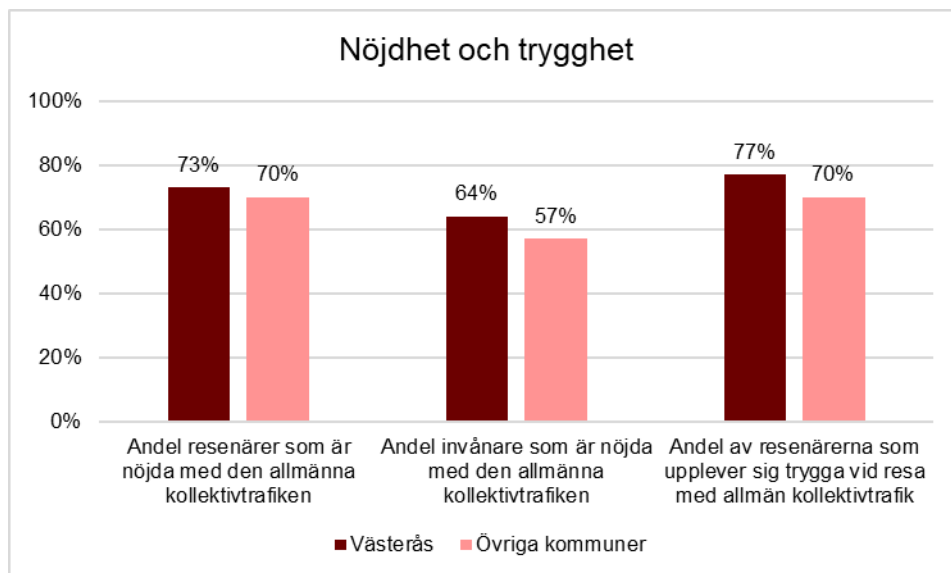
Västerås stad har länets största samlade kollektivtrafikutbud. Bland övriga kommuner noteras flest tåglinjer i Arboga och Fagersta, flest regionala busslinjer i Köping och flest inomkommunala busslinjer i Sala.

Tabell 8 Antal kollektivtrafiklinjer per kommun 2024.

Kommun	Antal regionala tåglinjer	Antal regionala busslinjer	Antal inomkommunala busslinjer	Antal anropsstyrda linjer	Antal flexlinjer/övriga linjer	Antal linjer som utförs utanför Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag.
Arboga	2	1	1	2	1	-
Fagersta	2	1	4	0	0	-
Hallstahammar	1	2	1	0	0	2
Kungsör	1	1	1	0	0	-
Köping	1	4	0	0	1	-
Norberg	1	1	2	0	0	-
Sala	1	1	13	0	0	-
Skinnskatteberg	1	2	1	0	0	-
Surahammar	1	1	3	0	0	3
Västerås	3	4	17	2	3	-
Totalt	5	8	41	4	5	5

Attityder till kollektivtrafik

Region Västmanland har som mål att 65 % av invånarna och 75 % av resenärerna ska vara nöjda med den allmänna kollektivtrafiken, samt att 75 % av resenärerna ska uppleva sig trygga vid resa med allmän kollektivtrafik. Måluppfyllnad följs regelbundet upp genom Svensk Kollektivtrafiks resvane- och attitydundersökning Kollektivtrafikbarometern. I Figur 5 redovisas resultatet inom dessa områden för Västerås och för övriga kommuner i Västmanland. Av figuren framgår att Västeråsborna och de som reser i Västerås har en mer positiv inställning till den allmänna kollektivtrafiken än invånarna och resenärerna i övriga länet. Regionens målsättning uppnås dock varken i Västerås eller i övriga kommuner vad gäller nöjdhet. Däremot uppfyller resenärerna i Västerås målet om att minst 75 % ska uppleva sig trygga i kollektivtrafiken.



Figur 5 Andel resenärer och invånare som är nöjda med och trygga i kollektivtrafiken. Källa: Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern, helår 2024.

Resmöjligheter mellan kommunerna

I Tabell 9 visas kollektivtrafikrestid (buss och/eller tåg) mellan kommunernas centralorter. I tabellen visas den snabbaste restiden under en vardagsförmiddag i mars 2024. Restider under 45 minuter är markerade i mörkgrönt och restider mellan 45 – 60 minuter är markerade i ljusgrönt. Vita rutor har en restid på mer än 60 minuter.

Tabell 9 Restider i minuter med kollektivtrafik mellan centralorterna i regionens kommuner. Lodräta kolumner är avreseort och horisontella rader är tillreseort (2025).

	Arboga	Fagersta	Hallsta- hammar	Kungsör	Köping	Norberg	Sala	Skinns- katteberg	Surahammar	Västerås
Arboga		107	61	9	10	143	65	78	68	28
Fagersta	97		43	95	81	20	72	14	35	59
Hallstahammar	54	42		59	43	74	57	83	8	16
Kungsör	10	102	68		20	144	83	75	78	45
Köping	11	80	43	18		104	54	53	53	17
Norberg	119	20	71	117	103		85	46	63	87
Sala	66	85	51	88	55	65		111	59	27
Skinnskatteberg	73	24	75	71	57	46	102		67	79
Surahammar	62	34	8	81	51	66	64	75		24
Västerås	28	58	15	43	17	94	27	91	23	

I Tabell 10 redovisas i vilka resrelationer tåg är en del av den snabbaste resan under en vardagsförmiddag i mars 2024. I 74 % av alla resrelationer ingår tåg i den snabbaste resrutten och vid resor till eller från Sala, Surahammar och Västerås ingår alltid tåg i den snabbaste resan.

Tabell 10 Celler markerade i rosa visar resrelationer där den snabbaste resvägen inkluderar tåg (2025).

	Arboga	Fagersta	Hallstahammar	Kungsör	Köping	Norberg	Sala	Skinnskatteberg	Surahammar	Västerås
Arboga										
Fagersta										
Hallstahammar										
Kungsör										
Köping										
Norberg										
Sala										
Skinnskatteberg										
Surahammar										
Västerås										

I Tabell 11 visas restidskvoter mellan kollektivtrafik och bil. Bilrestiden avser här en genomsnittlig körtid mellan centralorternas centrum under en vardagsförmiddag enligt Google Maps reseplanerare. Observera att restiden för bil mellan Köping – Västerås för närvarande förmodligen är längre än normalt med tanke på pågående ombyggnation på E18. Kollektivtrafiken är restidsmässigt konkurrenskraftig mot bil i framför allt resor till och från tre kommuner – Sala, Surahammar och Västerås – men det finns även andra kommuner som har flera resrelationer med låga restidskvoter.

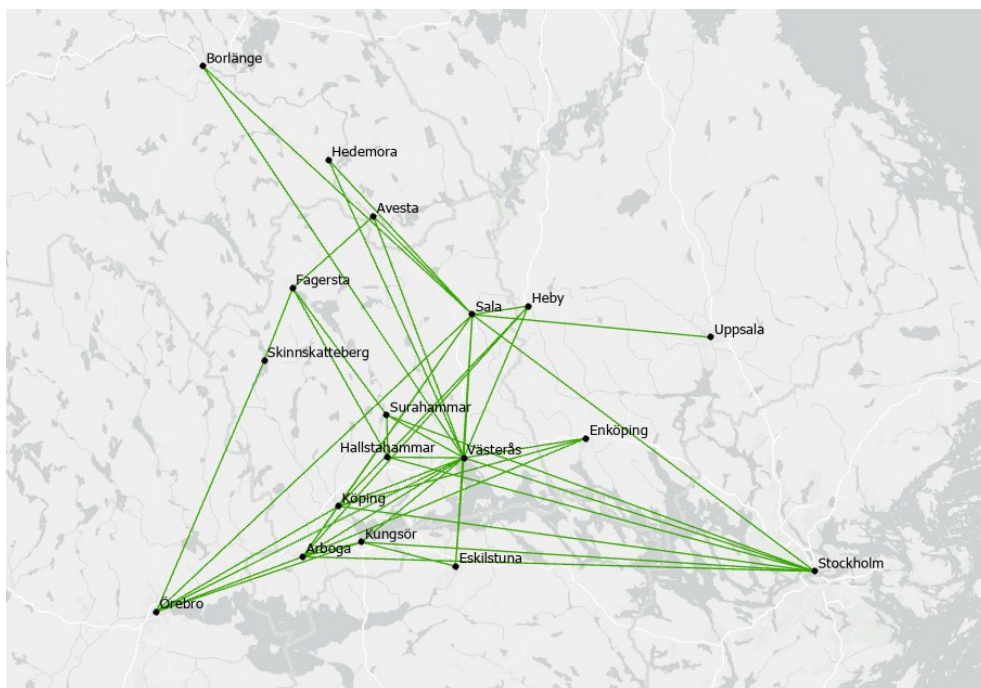
Tabell 11 Restidskvoter mellan kollektivtrafik/bil. Kollektivtrafikrestiden är snabbaste turen under en måndag förmiddag och bilrestiden är körtiden i vardagsmorgonrusning (kl. 07:30) enligt Google Maps. Restidskvoter under 1,0 är markerat i mörkt grönt och restidskvoter mellan 1,0 – 1,2 är markerade i ljus grönt. Lodräta kolumner är avreseort och horisontella rader är tillreseort (2025).

	Arboga	Fagersta	Hallsta-hammar	Kungsör	Köping	Norberg	Sala	Skinnskatteberg	Surahammar	Västerås
Arboga		1,5	1,7	0,6	0,5	1,8	0,9	1,4	1,6	0,6
Fagersta	1,4		1,0	1,4	1,4	1,3	1,2	0,6	0,9	1,0
Hallstahammar	1,5	0,9		1,7	1,7	1,3	1,0	2,1	0,5	0,6
Kungsör	0,7	1,5	1,9		1,4	1,8	1,1	1,4	1,7	1,0
Köping	0,6	1,3	1,7	1,3		1,4	0,8	1,2	1,5	0,4
Norberg	1,4	1,3	1,2	1,5	1,4		1,7	1,3	1,2	1,2
Sala	0,9	1,6	1,0	1,2	0,8	1,3		1,6	1,2	0,7
Skinnskatteberg	1,3	1,1	1,7	1,3	1,3	1,3	1,6		1,9	1,4
Surahammar	1,4	1,0	0,5	1,8	1,5	1,3	1,3	2,1		0,8
Västerås	0,6	1,1	0,6	0,9	0,4	1,4	0,7	1,7	0,9	

Följande resrelationer har både korta pendlingstider (under 45 minuter) med kollektivtrafik och låga restidskvoter (under 1,2). Om hög turtäthet och goda anslutningsmöjligheter uppnås har kollektivtrafiken mycket goda förutsättningar att konkurrera med bilen i dessa stråk.

- Arboga – Kungsör
- Arboga – Köping
- Arboga – Västerås
- Fagersta – Hallstahammar
- Fagersta – Skinnskatteberg
- Fagersta – Surahammar
- Hallstahammar – Surahammar
- Hallstahammar – Västerås
- Köping – Västerås
- Sala – Västerås
- Surahammar - Västerås

I Figur 6 illustreras resrelationer där restidskvoten är mindre än 1,0, vilket innebär att kollektivtrafiken är snabbare än bil. I figuren inkluderas huvudorter i kommuner som gränsar till Västmanland, samt den största tätorten i angränsande län. För sju av kommunhuvudorterna i Västmanland ligger restidskvoten till Stockholm under 1,0. Bland övriga orter i angränsande län med flera resrelationer mot Västmanland med låga restidskvoter kan Örebro, Heby, Avesta, Eskilstuna och Enköping särskilt nämnas.



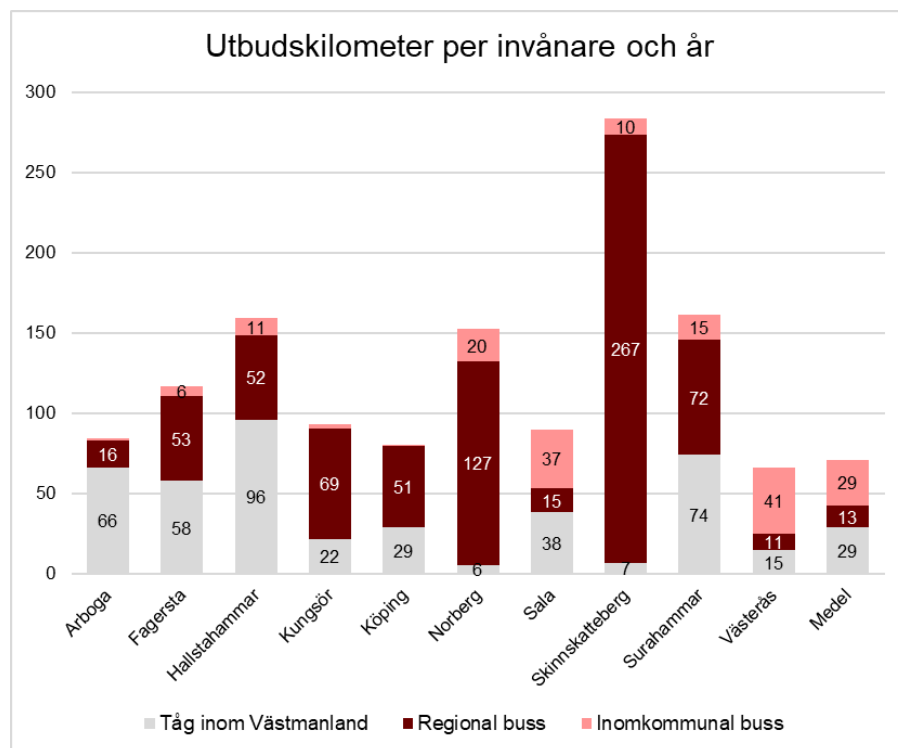
Figur 6 Resrelationer med restidskvot under 1,0. I figuren inkluderas huvudorter i kommuner som angränsar till Västmanland, samt den största tätorten i angränsande län. Bakgrundskarta: ESRI

Jämförelser – utbud, resor och kostnader

I följande avsnitt redovisas och diskuteras ett antal nyckeltal för den samlade kollektivtrafiken i Västmanland. Syftet är att ge en samlad bild av hur utbud, resande och kostnader skiljer sig åt i olika delar av länet. Länets kommuner skiljer sig kraftigt åt befolkningsmässigt. För att utbud, resande och kostnader enkelt ska kunna jämföras redovisa därför alla nyckeltal fördelat per invånare.

Utbud

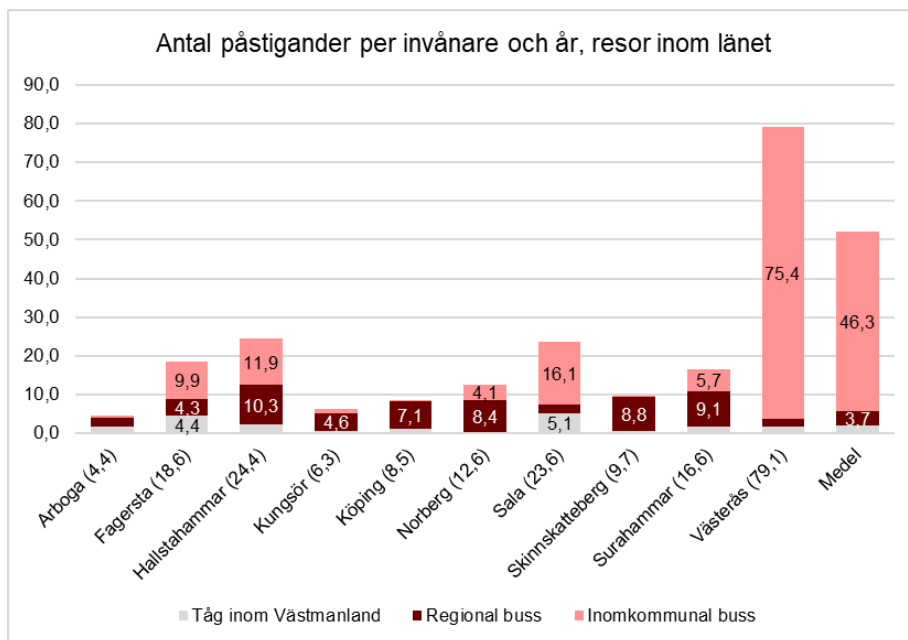
I Figur 7 visas utbudskilometer per invånare per kommun för alla trafikslag. Av figuren framgår att Skinnskatteberg har det största totala utbudet i relation till befolkningsmängden, följt av Surahammar, Hallstahammar och Norberg. Störst tågutbud per invånare har Hallstahammar följt av Surahammar, störst regionalt bussutbud per invånare har Skinnskatteberg följt av Norberg och störst inomkommunalt bussutbud per invånare har Västerås följt av Sala.



Figur 7 Utbudskilometer med olika trafikslag per invånare och år 2024.

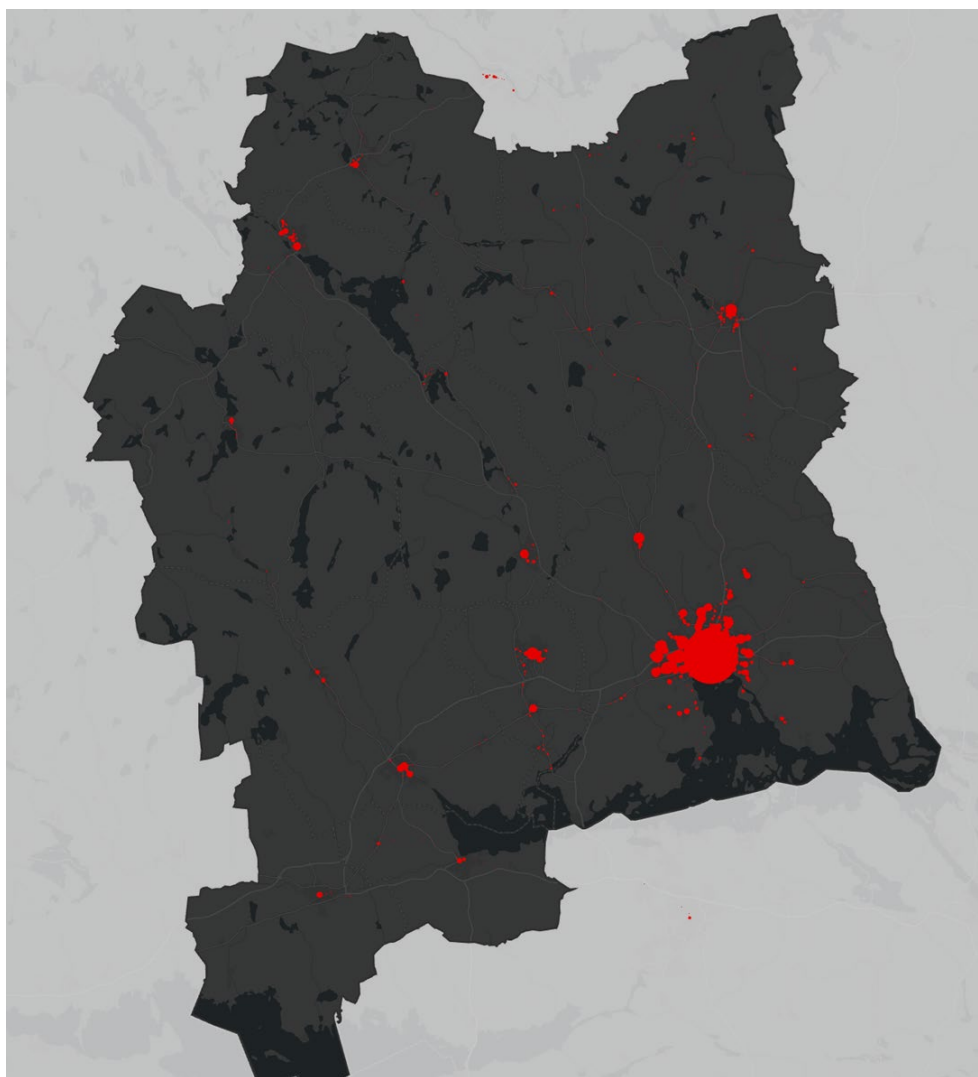
Resor

I Figur 8 redovisas antal påstigande med samtliga trafikslag per invånare per kommun och år. Av figuren framgår att Västerås med stor marginal har det största resandet per invånare. Anledningen till detta är att den inomkommunala trafiken i Västerås står för en mycket stor del av trafikens samlade resande. I den regionala trafiken noteras relativt stort antal påstigande per invånare och år i Hallstahammar (10,3), Surahammar (9,1) och Skinnskatteberg (8,8). I den inomregionala tågtrafiken noteras stort resande i relation till befolkningsmängd i Sala (5,1 resor per invånare och år) och Fagersta (4,4 resor per invånare och år). Observera att Arboga, Kungsör och Västerås också har ett mycket stort tågresande, i dessa kommuner sker dock en betydande andel av tågresorna till målpunkter utanför länet.



Figur 8 Antal påstigande per invånare och år, fördelat på trafikslag 2024.

I Figur 9 illustreras antal påstigande i inomkommunala eller inomregionala resrelationer per år på länets samtliga hållplatser och stationer. Av figuren framgår tydligt hur stor del av resandet som utgår från eller sker inom regionens större tätorter, i synnerhet Västerås framträder. Utanför de större tätorterna framträder ett fåtal stråk där hållplatser med visst resande ligger relativt tätt lokaliserade, exempelvis stråken Hallstahammar – Kolbäck – Borgåsund, Kolbäck – Dingtuna – Västerås och Västerfärnebo – Salbohed – Sättra Brunn.



Figur 9 Inomregionalt resande per påstigningshållplats. Bakgrundskarta: ESRI

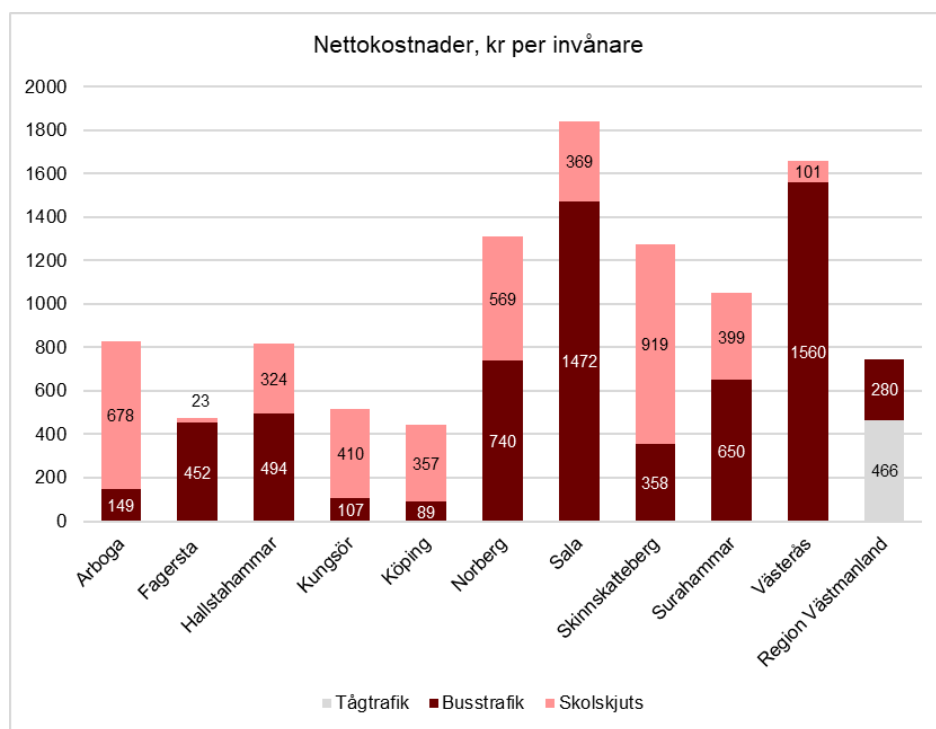


Investering i kollektivtrafik och skolskjuts

I Figur 11 redovisas kommunernas och Region Västmanlands nettokostnader för tågtrafik, busstrafik och skolskjuts. Studeras totalkostnaden är det endast tre kommuner – Köping, Fagersta och Kungsör – som har lägre kostnader per invånare för buss- och skolskjuts än vad Region Västmanland har för buss- och tågtrafiken.

Kostnaden per invånare för inomkommunal busstrafik och skolskjuts skiljer sig mycket kraftigt åt mellan länets kommuner. Sala har störst nettokostnad, 1841 kronor per invånare per år. Därefter följer Västerås (1 661 kronor), Norberg (1 309 kronor) och Skinnskatteberg (1 277 kronor). Lägst kostnader har Köping (446 kronor per invånare).

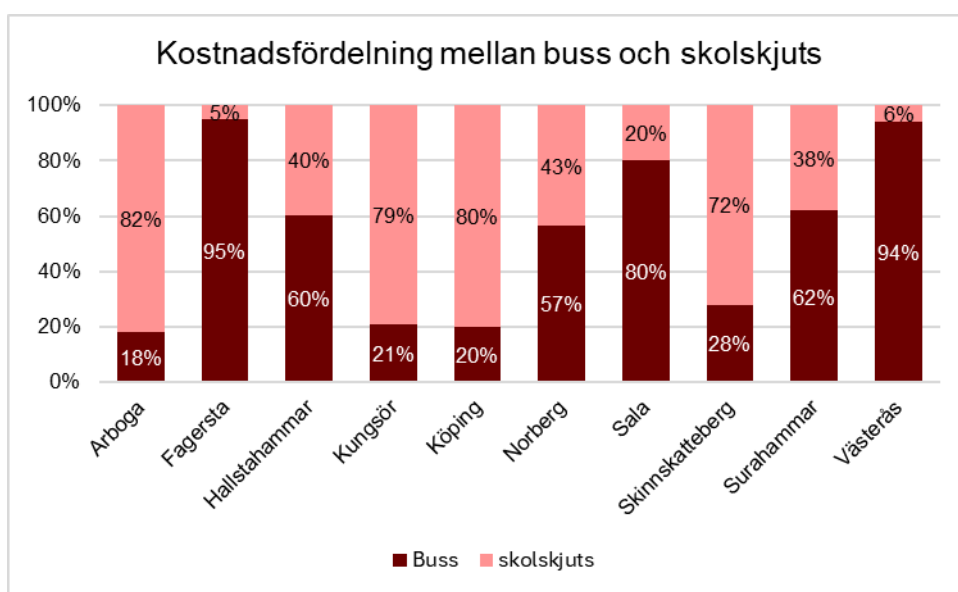
Hur kostnader fördelas mellan skolskjuts och kollektivtrafik skiljer sig också åt. Kostnaden för skolskjuts är störst i Skinnskatteberg (919 kronor per invånare) följt av Arboga (678 kronor) och Norberg (569 kronor). Lägst kostnader har Fagersta (23 kronor) och Västerås (101 kronor). Här ska noteras att den inomkommunala busstrafiken i de två sistnämnda kommunerna i stor utsträckning även fyller en skolskjutsfunktion.



Figur 11 Kostnader (enligt rambudget 2024) för tågtrafik, busstrafik och skolskjuts fördelat per invånare. Observera att kostnader för inköpta kollektivtrafikkort* inte är medräknat i kostnaden för skolskjuts.

* Här avses periodbiljetter som kommuner köper och delar ut till skolelever vid sidan av skolkortsadministration.

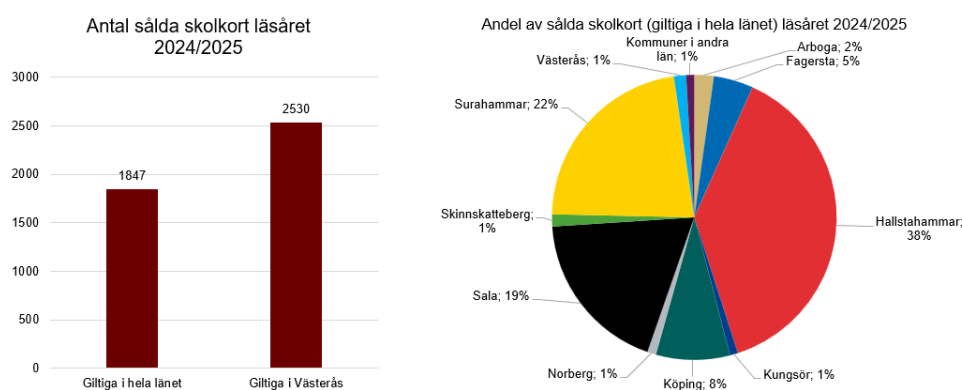
I Figur 12 redovisas hur kostnader fördelas mellan inomkommunal busstrafik och skolskjuts i länets kommuner. I fyra av kommunerna utgör kostnaden för skolskjuts den absoluta merparten av totalkostnaden – Arboga (82 %), Köping (80 %), Kungsör (79 %) och Skinnskatteberg (72 %). I tre av kommunerna är det i stället kostnaden för busstrafiken som utgör den absoluta merparten – Fagersta (95 %), Västerås (94 %) och Sala (80 %). I de återstående kommunerna, Hallstahammar, Surahammar och Norberg, är fördelningen mer jämn.



Figur 12 Kostnadsfördelning mellan buss och skolskjuts 2024. Observera att kostnader för inköpta kollektivtrafikkort inte är medräknat i kostnaden för skolskjuts.

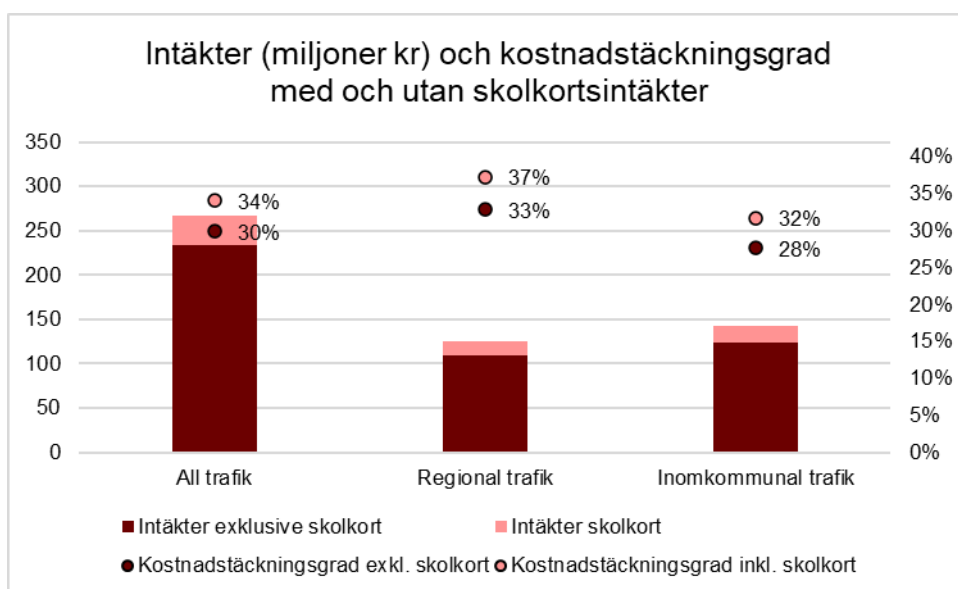
Skolkort

Kommunerna har till läsåret 2024/2025 köpt totalt ca 4 400 skolkort. Merparten (58 %) av dessa gäller i Västerås inomkommunala trafik, se Figur 13. När det gäller länskorten står Hallstahammar och Surahammar för totalt mer än hälften av de inköpta korten (38 % respektive 22 %).



Figur 13 Antal sålda skolkort för läsåret 2024/2025.

Totalt står skolkorten för 11 % av kollektivtrafikintäkterna i Västmanland, andelen är samma för den inomkommunala trafiken och den regionala trafiken. Exkluderas skolkortsintäkter minskar kostnadstäckningsgraden för all trafik med fyra procentenheter (från 34 % till 30 %).



Figur 14 Intäkter och kostnadstäckningsgrad inklusive och exklusive skolkortsintäkter 2024.

Inomkommunal busstrafik

Inomkommunal kollektivtrafik finns i länets samtliga kommuner men omfattningen varierar kraftigt. Nedan redogörs kortfattat för kollektivtrafikutbudet i respektive kommun och i efterföljande avsnitt görs en mer detaljerad genomgång per kommun.

Arbogas trafik består av en busslinje i Arboga tätort (linje 202/Arbogalinjen), en flexlinje (Flexen Arboga) och anropsstyrd trafik.

Fagerstas trafik består av fyra busslinjer. Linje 82, 83 och 84 täcker in såväl kommunens ytterområden (varav en även angränsande Surahammars kommun) som kommunhuvudorten. Linje 303/Fagerstalinjen är mer koncentrerad till Fagersta tätort. Därutöver finns en anropsstyrd trafik.

Hallstahammars trafik består av en linje (linje 120) som binder ihop kommunens tätorter, järnvägsstationer och hållplatser med regional busstrafik. Hallstahammar har även två linjer som genomförs utanför Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag – flexlinjen och servicelinjen.

Kungsörs trafik består av en linje (linje 49) som kopplar samman Kungsör och Valskog.

Köpings inomkommunala trafik utgörs endast av en flexlinje (Flexen Köping). Köping har samtidigt fyra regionala linjer som kan användas vid inomkommunalt resande.

Norbergs trafik utgörs av två linjer (linje 85 och 86) där den förstnämnda är en lokal linje i Norbergs tätort och den sistnämnda kopplar samman kommunhuvudorten med mindre tätorter i kommunen och Västerfärnebo i angränsande Sala kommun. Under hösten 2025 kommer ytterligare en linje att tas i drift (linje 87).

Sala har ett omfattande linjenät bestående av totalt 13 inomkommunala linjer och anropsstyrd trafik. Merparten av linjerna kopplar samman kommunens tätorter med kommunhuvudorten, men det finns även två linjer (Silverlinjen och Silverexpressen) som endast trafikerar Sala tätort. Västerfärnebo i Sala kommuns västra del trafikeras av ytterligare en linje (linje 86) som är en del av Norbergs inomkommunala linjenät.

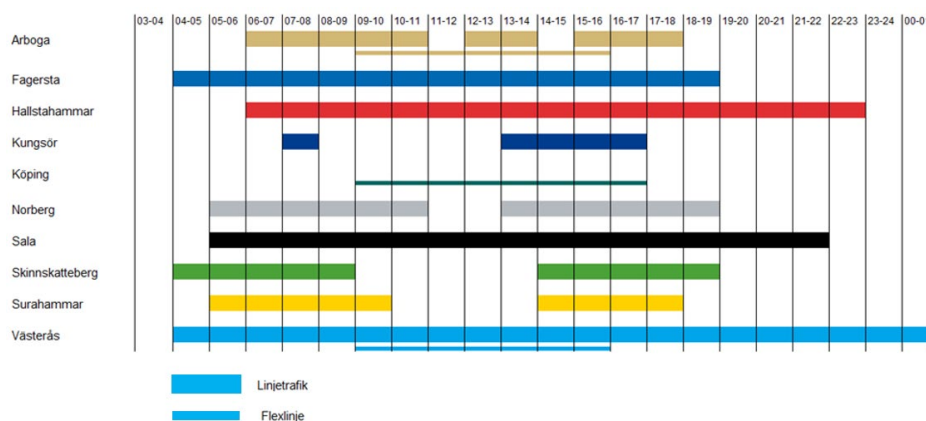
Skinnskatteberg har en linje (linje 81) som kopplar samman tätorterna Skinnskatteberg och Riddarhyttan.

Surahammar har tre linjer – linje 82, 130 och 131. Linje 82 kopplar samman Virsbo med Fagersta kommun, linje 130 kopplar samman Virsbo och Surahammar med Virsbo järnvägsstation och Ramnäs järnvägsstation och linje 131 är en lokal linje i Virsbo som tillgängliggör tåget för de boende. Surahammar har även tre linjer som genomförs av annat bolag än Kollektivtrafikmyndigheten.

Västerås har ett omfattande linjenät bestående av sju stomlinjer (linje 1–7), två övriga stadslinjer (linje 14, 15), samt åtta förortslinjer som kopplar samman kommunens ytterområden med centrala Västerås (linje 21–25, 31–32 och 36). I kommunen finns även tre flexlinjer och två linjer med anropsstyrd trafik.

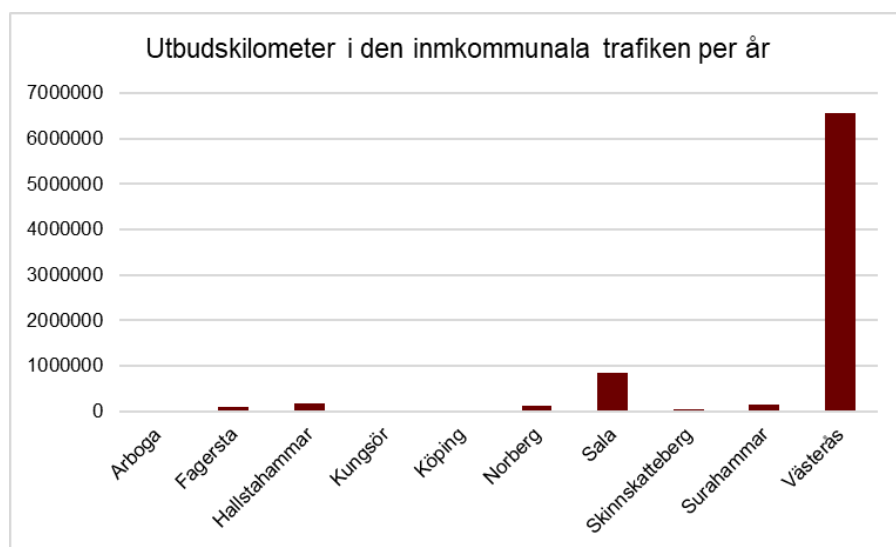
Utbud

I Figur 15 visas öppettider under vardagar för de inomkommunala busslinjerna i respektive kommun. Av figuren framgår att fyra kommuner – Västerås, Sala, Hallstahammar och Fagersta – har minst en avgång per timme under hela trafikdygnet. Trafikdygnens längd varierar, där Västerås har längst öppettider (21 timmar) och Kungsör har kortast öppettider (5 timmar). Köpings kommun har endast flextrafik, det vill säga ingen linjetrafik.



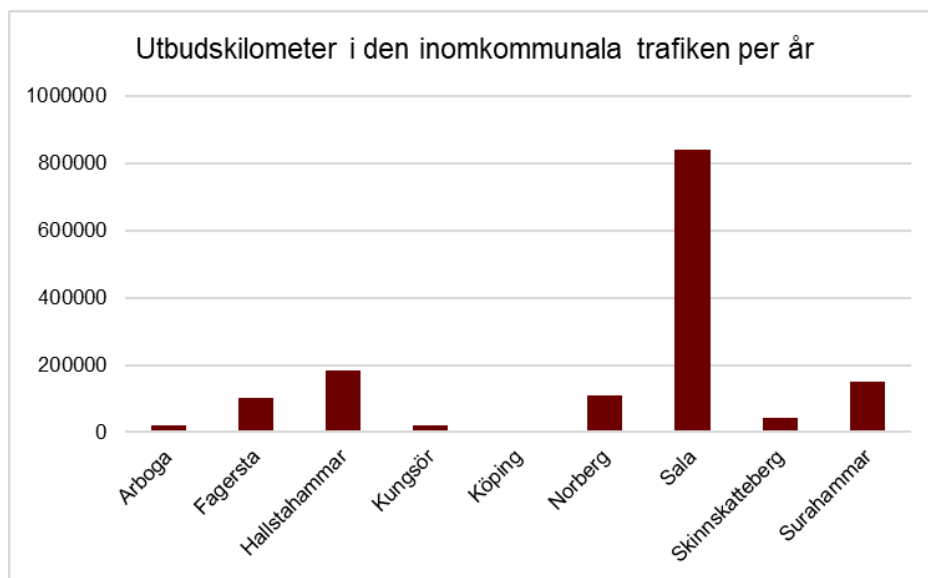
Figur 15 Den inomkommunala busstrafikens öppettider 2024. Endast linjetrafik.

I Figur 16 visas totala utbudskilometer på den inomkommunala busstrafiken per kommun. Västerås har det med stor marginal största utbudet – cirka 6,5 miljoner utbudskilometer per år vilket motsvarar 82 % av den inomkommunala trafiken i hela länet. Bland övriga kommuner noteras främst Sala med ca 0,8 miljoner utbudskilometer per år vilket motsvarar 11 % av länets inomkommunala trafik.



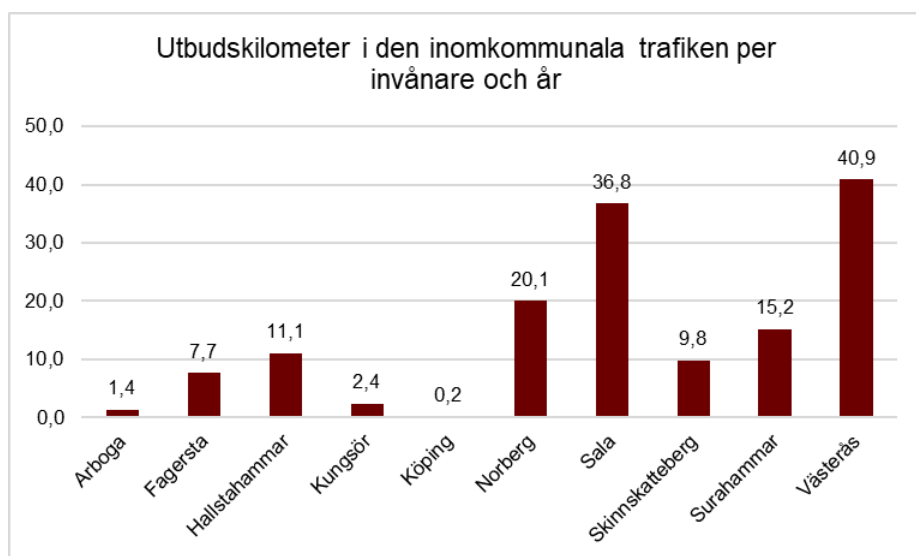
Figur 16 Utbudskilometer per år (2024).

I Figur 17 redovisas utbudskilometer per kommun per år, undantaget Västerås. Sala har med stor marginal störst utbud, mer än 0,8 miljoner kilometer per år. Därefter följer Hallstahammar, Surahammar, Norberg och Fagersta med mellan 0,1 – 0,2 miljoner kilometer per år.



Figur 17 Utbudskilometer per år, exklusive Västerås.

Om utbudet sätts i relation till antalet invånare jämnas skillnaderna ut, se Figur 18 där utbudskilometer per invånare och år redovisas. Värt att notera är att Salas utbud per invånare är ungefär lika stort som Västerås. Minst utbud i relation till antalet invånare har Köpings kommun, som har ett stort utbud av regional trafik men vars inomkommunala trafik endast utgörs av en flexlinje.



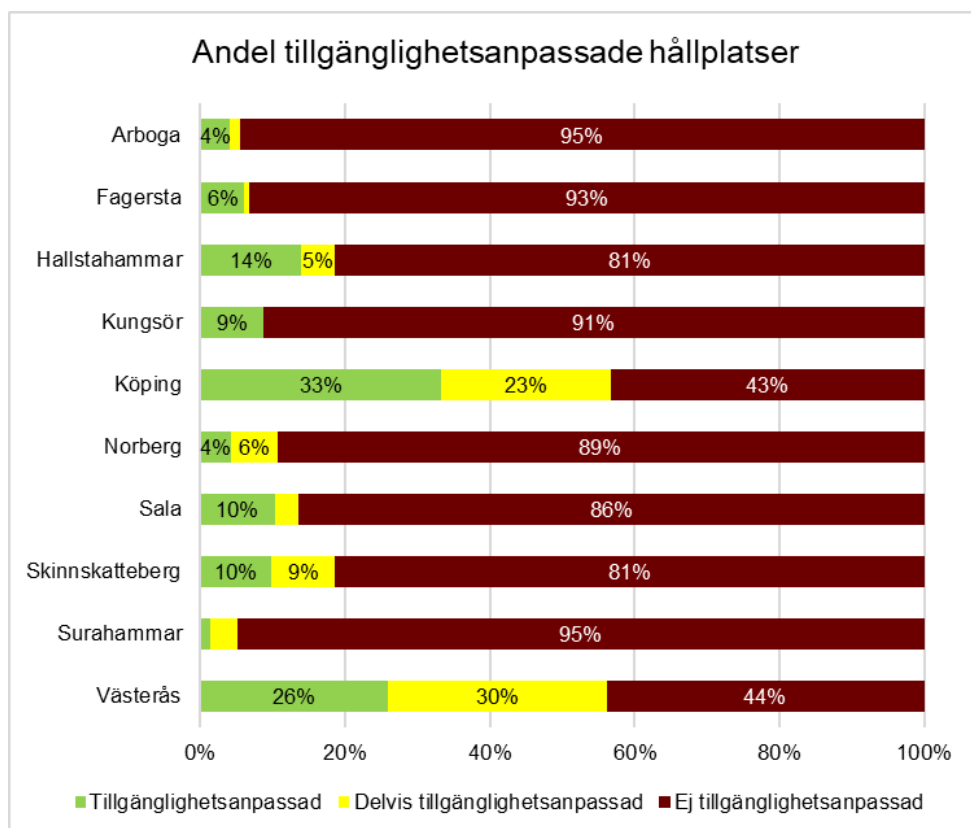
Figur 18 Utbudskilometer per invånare och år.

Tillgänglighetsanpassning

Kollektivtrafikförvaltningen är ansvarig för att tillgängligheten ska vara god vid hållplatser och ska vid behov vidta åtgärder i samverkan med berörda kommuner eller Trafikverket. Graden av tillgänglighetsanpassning av hållplatser varierar kraftigt inom länet. Två nyckeltal har sammanställts för samtliga hållplatser:

- plattformshöjd >15 cm
- kontrastmarkering längs med plattform.

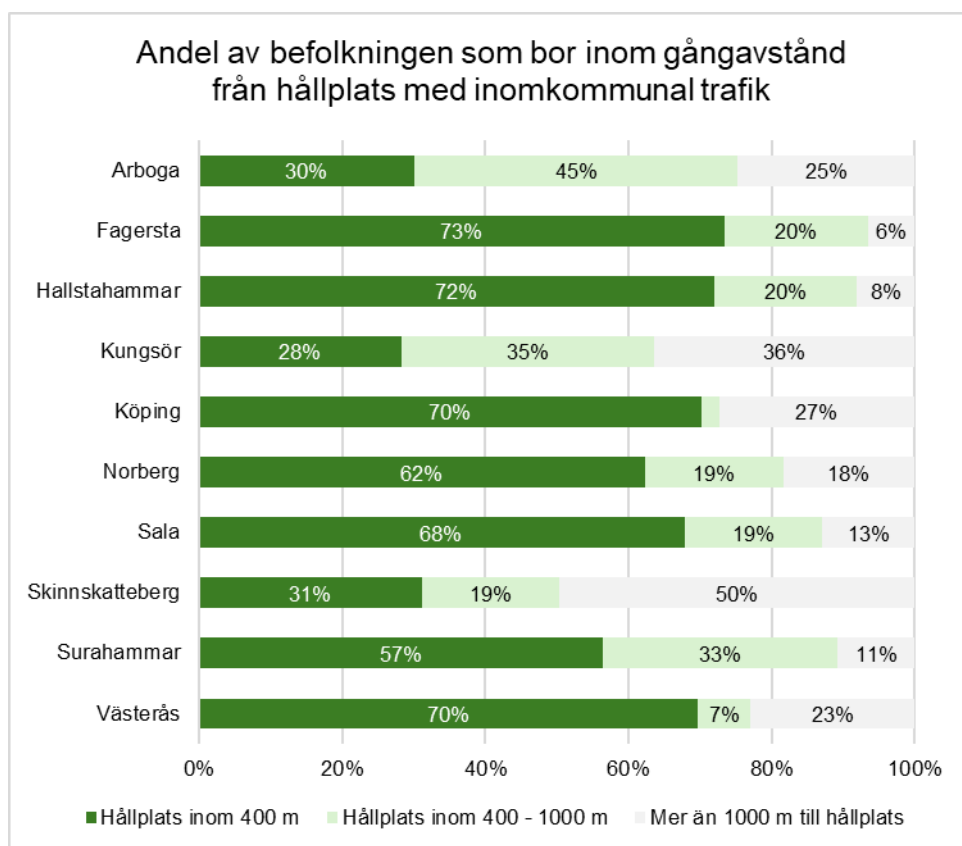
I Figur 19 visas hur stor andel av hållplatserna i varje kommun som uppfyller ett eller två av dessa krav. Generellt är det en liten andel av hållplatserna där dessa anpassningar har gjorts. Båda kraven uppfylls på 322 av 2 051 hållplatser, vilket motsvarar 16 % av alla hållplatser. På 1 448 hållplatser (vilket motsvarar 71 % av alla hållplatser) uppfylls inget av kraven. Västerås och Köping är de enda kommunerna där fler än hälften av hållplatserna har någon anpassning. Värt att notera är att samtliga hållplatser i Köping trafikeras av regionala busslinjer medan övriga kommuner har en betydande andel hållplatser som endast trafikeras av inomkommunala linjer.



Figur 19 Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser per kommun. Källa: Hållplatshandboken.

Tillgång till inomkommunal busstrafik

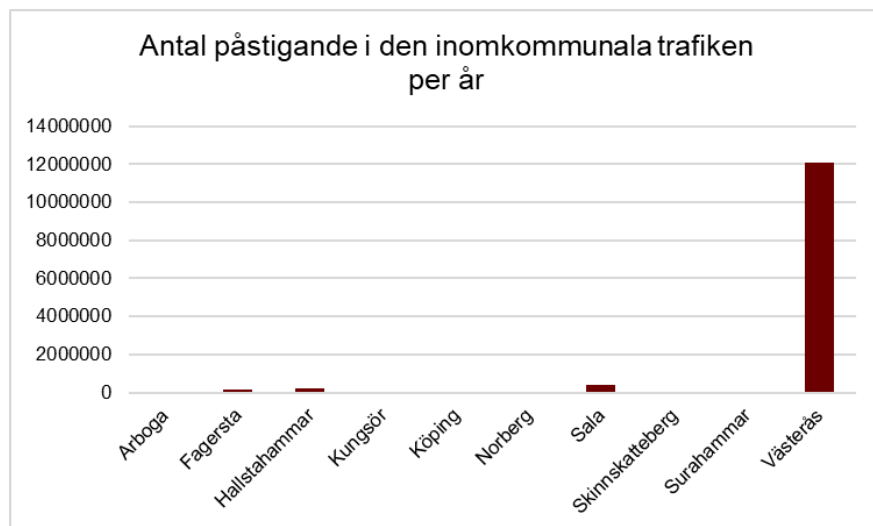
I Figur 20 illustreras hur stor andel av befolkningen som bor inom gångavstånd från en hållplats med inomkommunal busstrafik. I fem kommuner (Fagersta, Hallstahammar, Västerås, Köping och Sala) har strax över 70 % av befolkningen en sådan hållplats inom 400 meter. Sämst täckning har den inomkommunal trafik i Skinnskatteberg där 50 % av befolkningen har mer än 1 000 meter till en hållplats, men denna kommun har samtidigt ett stort antal hållplatser som endast trafikeras av regionala linjer.



Figur 20 Andel av befolkningen som bor inom gångavstånd från hållplats med inomkommunal trafik 2024.

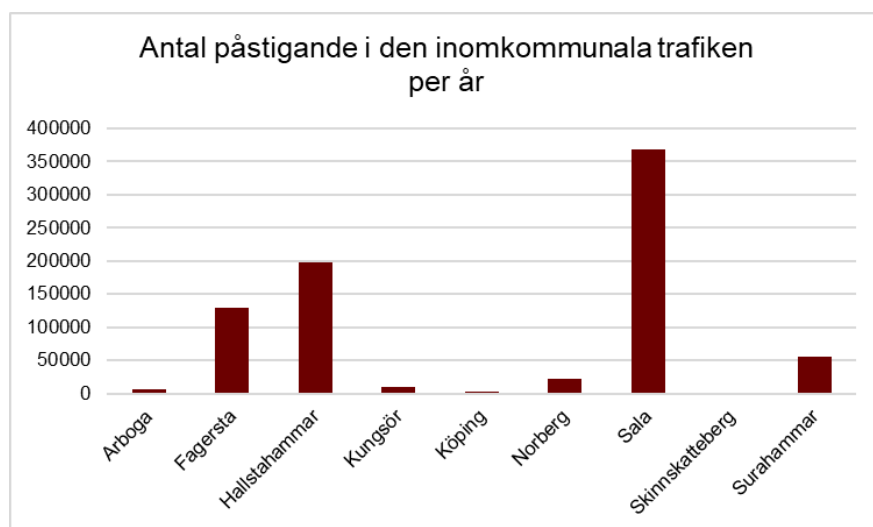
Resor

I Figur 21 redovisas totalt antal påstigande per år uppdelat per kommun. En överväldigande majoritet av resandet (94 %) sker inom Västerås stadstrafik.



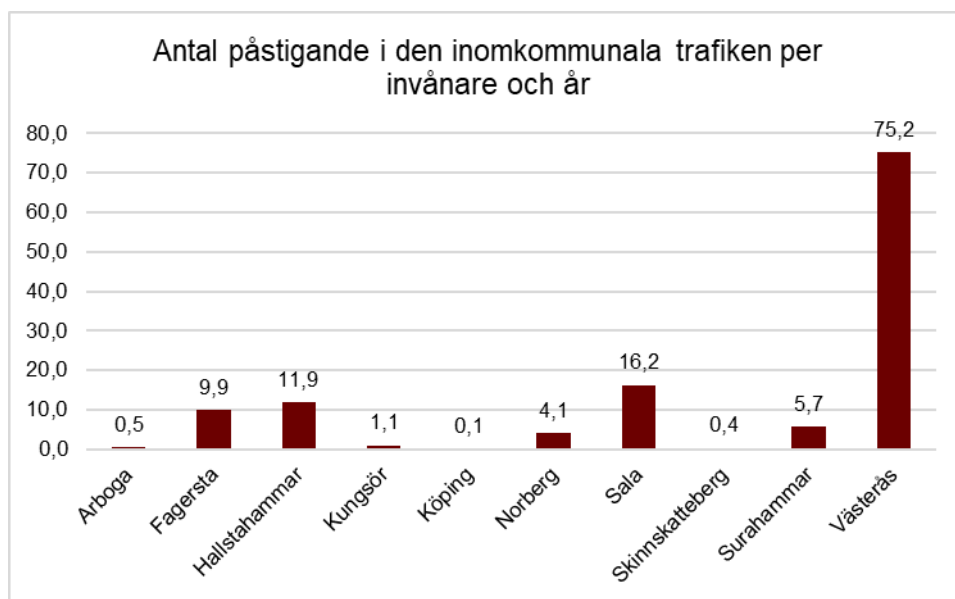
Figur 21 Antal påstigande per år, inomkommunal kollektivtrafik 2024.

I Figur 22 redovisas antal påstigande per kommun per år, exklusive Västerås. Bland de övriga kommunerna är resandet klart störst i Sala med mer än 350 000 påstigande per år, följt av Hallstahammar (ca 200 000 påstigande per år) och Fagersta (ca 130 000 påstigande per år). Minst är det inomkommunala resandet i Skinnskatteberg (Ca 1 800 påstigande per år) följt av Köping (ca 3 500 påstigande per år).



Figur 22 Antal påstigande per år, inomkommunal kollektivtrafik exklusive Västerås, 2024.

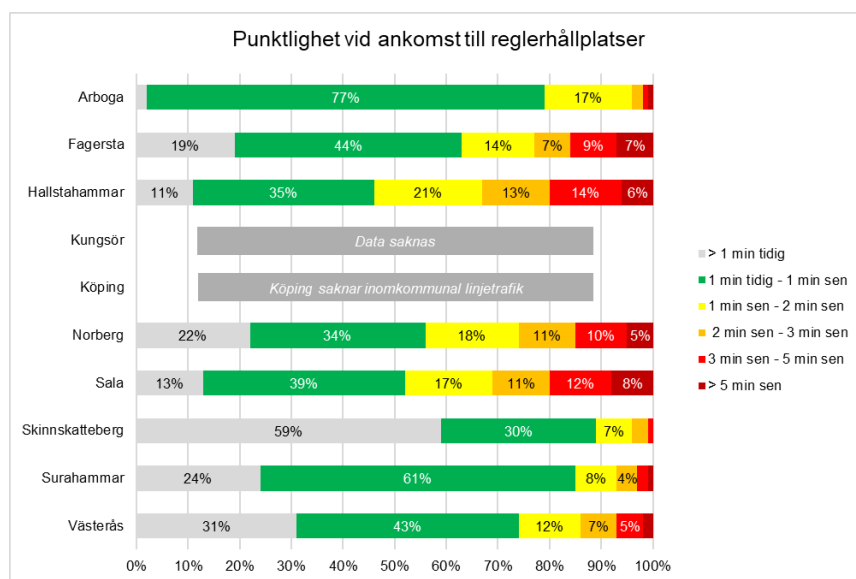
Även när antalet påstigande slås ut på antalet invånare i respektive kommun blir Västerås stadstrafik framträdande, se Figur 23, men även Sala, Hallstahammar och Fagersta har relativt stort resande per invånare.



Figur 23 Antal påstigande per invånare och år, inomkommunal kollektivtrafik, 2024.

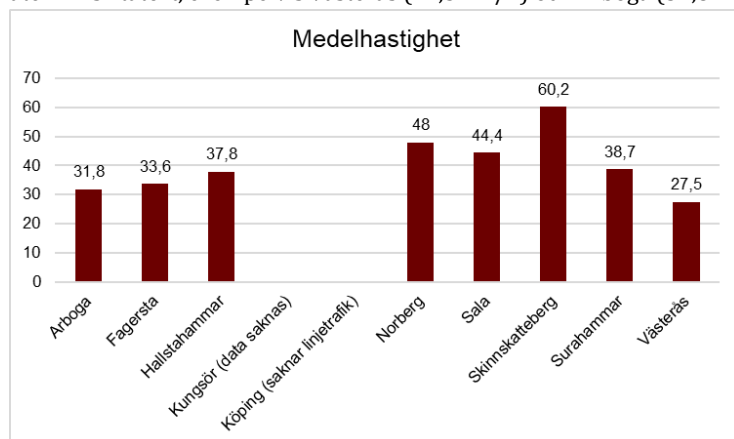
Punktlighet, restidsspridning och medelhastighet

I Figur 24 visas punktligheten på reglerhållplatserna i den inomkommunala trafiken per kommun. Lägst punktlighet noteras i Hallstahammar, Sala, Fagersta och Norberg. Bäst punktlighet mätt i andel turer som anländer till hållplatsen inom 1 minut från planerad ankomsttid noteras i Arboga följt av Surahammar. Värt att notera den mycket stora andelen av turerna som anländer mer än 1 minut före tidtabell i Skinnskatteberg och Västerås.



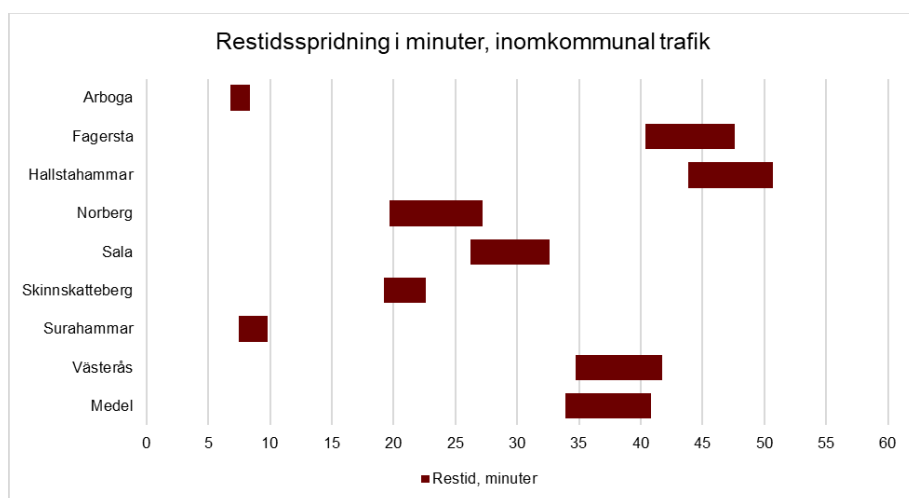
Figur 24 Punktlighet på de inomkommunala linjerna per kommun 2024. Data: Flowmapper.

I Figur 25 redovisas medelhastighet i högtrafik exklusive hållplatstid i de inomkommunala linjenäten. Kommuner där den inomkommunala trafiken i stor utsträckning körs utanför tätort noteras höga medelhastigheter, exempelvis i Skinnskatteberg (60,2 km/h), Norberg (48,0 km/h) och Sala (44,4 km/h). Lägre medelhastigheter noteras i orter där en stor del av linjenätet återfinns i tätort, exempelvis Västerås (27,5 km/h) och Arboga (31,8 km/h).



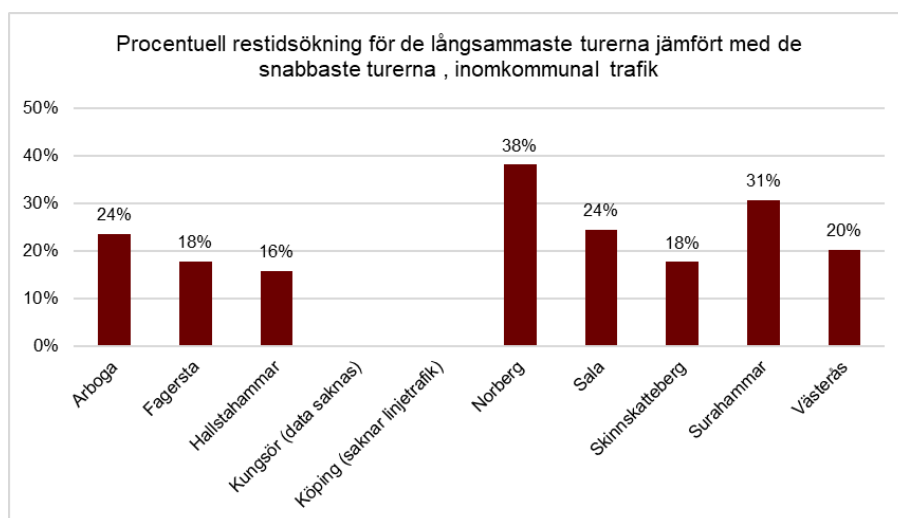
Figur 25 Medelhastighet i högtrafik exklusive hållplatstid i den inomkommunala trafiken 2024. Data: Flowmapper.

I Figur 26 redovisas genomsnittlig restidsspridning i den inomkommunal trafik. Restidsspridning är ett mått som beskriver skillnaden mellan de snabbaste turerna (10-percentilen) och de långsammaste turerna (90-percentilen). En stor restidsspridning indikerar att restiden på en linje varierar kraftigt över dygnet eller mellan olika dagar. I länet noteras relativt stor restidsspridning i flera kommuner, exempelvis skiljer det 7,5 minuter mellan de snabbaste och de långsammaste turerna i Norberg, 7,2 minuter i Fagersta och 7,0 minuter i Västerås.



Figur 26 Restidsspridning i minuter, stapeln inleds vid de snabbaste turernas restid (10-percentilen) och stapeln avslutas vid de långsammaste turernas restid (90-percentilen). Medel för alla turer i respektive kommun.

I Figur 27 visas den procentuella restidsökningen för de långsammaste turerna jämfört med de snabbaste turerna. Störst skillnad noteras i Norberg med en restidsökning på 38 % och minst skillnad noteras i Hallstahammar (16 %) och Skinnskatteberg (18 %).



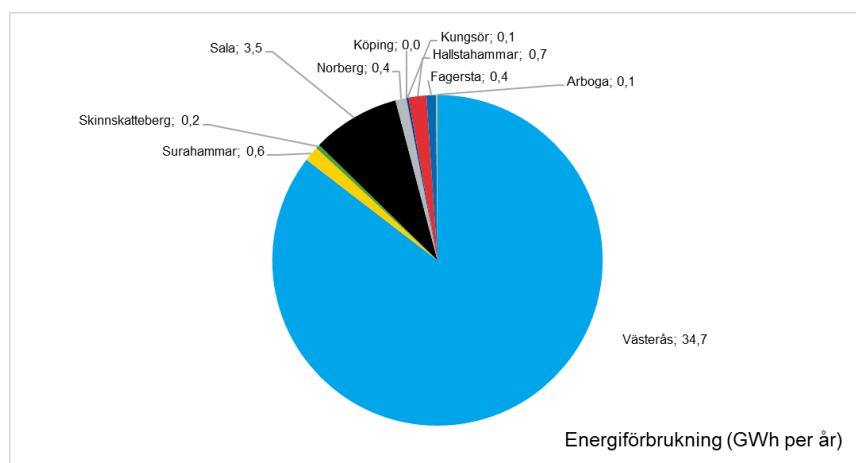
Figur 27 Genomsnittlig restidsspridning i den inomkommunal trafik. Data: Flowmapper.

Energianvändning

I Figur 28 redovisas energiförbrukningen för den inomkommunala busstrafiken per kommun. Observera att energiförbrukningen har beräknats utifrån genomsnittlig förbrukning för:

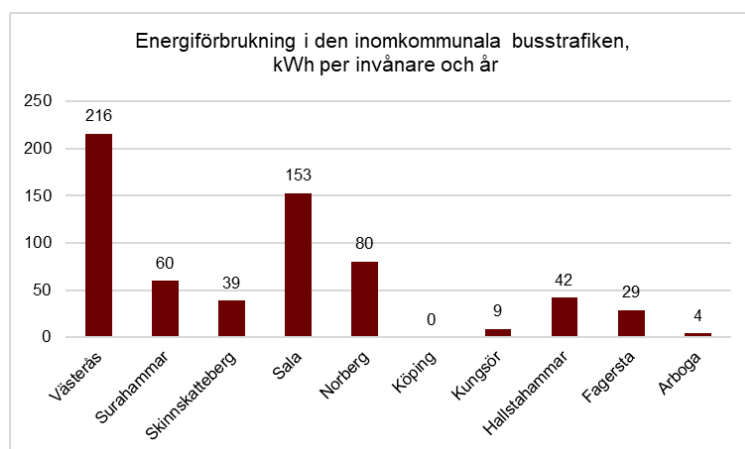
- Stadstrafiken i Västerås (5,3 kWh per kilometer)
- Stadstrafiken i Fagersta (3,8 kWh per kilometer)
- Stadstrafiken i Sala (4,2 kWh per kilometer)
- Övriga linjer (4,0 kWh per kilometer)

Genomsnittlig förbrukning har multiplicerats med utbudskilometer i den inomkommunala trafiken. Detta innebär att endast energiförbrukning när linjen är i trafik inkluderas.



Figur 28 Energianvändning för den inomkommunala trafiken.

I Figur 29 redovisas energiförbrukningen utslaget per kommuninvånare. Västerås har störst konsumtion, följt av Sala, Norberg och Surahammar. Minst förbrukning per invånare har Köping, vars inomkommunala trafik endast består av en flexlinje i centralorten.



Figur 29 Energianvändning för inomkommunala trafiken fördelat per invånare per år 2024.

Ekonomi

I Tabell 12 redovisas budgeterade kostnader och intäkter för den inomkommunala trafiken i varje kommun. Observera att det finns osäkerheter kring antal påstigande i kommuner som har avgiftsfri kollektivtrafik. Av tabellen framgår att Västerås och Sala har klart störst kostnader per invånare, medan Köping, Kungsör och Arboga har klart minst kostnader.

Tabell 12 Budgeterade kostnader och intäkter, samt kostnader per invånare och år och per påstigande. Gråmarkerade kommuner hade avgiftsfri kollektivtrafik under hela eller delar av år 2024.

Kommun	Bruttokostnad rambudget	Nettokostnad rambudget	Kostnads- täcknings- grad	Netto- kostnad per inv.	Netto- kostnad per påstigande
Arboga	2 024 000	1 952 000	4 %	149	281
Fagersta*	5 915 000	5 915 000	0 %	452	45
Hallstahammar	8 233 000	8 233 000	0 %	494	42
Kungsör	927 000	927 000	0 %	107	98
Köping	2 210 000	2 127 000	4 %	89	379
Norberg	4 032 000	4 032 000	0 %	740	182
Sala	33 649 000	33 649 000	0 %	1 472	90
Skinnskatteberg	1 779 000	1 530 000	14 %	358	761
Surahammar	4 355 000	4 355 000	0 %	650	114
Västerås	386 516 000	243 723 000	37 %	1 560	21

**) Fagersta hade avgiftsfri kollektivtrafik till och med 2024-08-18. Kostnader och intäkter avser här rambudget för Fagersta år 2024 i vilken inga intäkter antogs.*

Sammanfattning

Utbudet av inomkommunal trafik skiljer sig kraftigt åt mellan kommunerna. Tre kommuner (Västerås, Sala och Hallstahammar) har linjer som trafikeras större delen av dygnet. I övriga kommuner är trafiken mer koncentrerad till dagtid, i vissa fall med längre uppehåll under delar av dagen. Västerås har med stor marginal störst utbud, ungefär 6,6 miljoner utbudskilometer per år vilket är 5,7 miljoner kilometer fler än det näst största linjenätet (Sala). Övriga kommuners utbud varierar mellan 0,0 – 0,2 miljoner utbudskilometer per år.

De inomkommunala linjenäten har god täckning i merparten av länets kommuner. Bäst är täckningen i Fagersta och Hallstahammar där 93 % respektive 92 % av invånarna bor inom 1 000 meter från en hållplats. Skinnskatteberg har sämst täckning, här bor ungefär hälften av invånarna inom 1 000 m från en hållplats. Skinnskatteberg har samtidigt regionala linjer som kompletterar det inomkommunala linjenätet och bidrar till bättre täckning totalt sett.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser är ett förbättringsområde i stora delar av länet. Endast i två kommuner (Västerås och Köping) har majoriteten av hållplatserna grundläggande tillgänglighetsanpassning. I merparten av kommunerna är det endast vid de större hållplatserna åtgärder har genomförts.

Resandet i den inomkommunala trafiken är med mycket stor marginal störst i Västerås, det inomkommunala resandet här står för en stor del av allt kollektivtrafikresande i regionen. Bland övriga kommuner är resandet relativt stort i Sala, Hallstahammar och Fagersta. Fördelas totalt resande ut på antal invånare noteras samma resultat, Västerås har klart antal påstigande (75 påstigande per invånare och år) följt av Sala (16 påstigande), Hallstahammar (12 påstigande) och Fagersta (10 påstigande). Observera att antal påstigande riskerar att vara underskattat i inomkommunala system där resor är avgiftsfria.

Det finns utmaningar kopplat till punktlighet i flera av kommunerna. Bäst punktlighet har den inomkommunala trafiken i Arboga (77 % av turerna anländer till hållplats inom en minut från tidtabellens ankomsttid) och sämst punktlighet har den inomkommunala trafiken i Hallstahammar (54 % av turerna är mer än 1 minut sena, ej inkluderat de linjer som utförs utanför Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag). Värt att notera att flera kommuner har en stor andel tidiga ankomster till reglerhållplatser vilket leder till att betydande delar av restiden används till att tidreglera. Skinnskatteberg och Västerås sticker framför allt ut i detta avseende.

Medelhastigheten är generellt hög, detta gäller även i kommuner där den inomkommunala trafiken till stor del körs i tätortsmiljö. Restidsspridningen, det vill säga skillnaden mellan långsamma och snabba turer, varierar kraftigt. Mätt i minuter är restidsspridningen lägst i Arboga (1,6 minuter) och störst i Norberg (7,5 minuter). Procentuellt är restidsspridningen minst i Hallstahammar (16 %) och störst i Norberg (38 %).

Kostnader för den inomkommunala trafiken varierar också kraftigt mellan länets kommuner. De största systemen, Västerås och Sala, har i särklass störst kostnader både totalt sett och i relation till antal invånare i kommunen. Köping, vars inomkommunala trafik består av en flexlinje, har klart lägst kostnader. I relation till antal påstigande är kostnaden lägst i Västerås följt av Hallstahammar och Fagersta, medan kostnaden är högst i Skinnskatteberg följt av Köping och Arboga.

Regional busstrafik

Den regionala stomtrafiken med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas. Den regionala busstrafiken utgörs av följande åtta linjer:

Linje 500 trafikförsörjer Skinnskatteberg, Fagersta och Norberg kommun, samt Avesta/Krylbo i Dalarna. Trafikeringen är anpassad efter arbetspendlingstider och gymnasietider. Linjen har anslutning till tåget från Krylbo mot Stockholm, samt till den regionala linjen 501. Linjen körs måndag till söndag mellan 04:30 och 23:45.

Linje 511 körs mellan Västerås Central och Hallstahammar centrum via E18 och har som syfte att stärka kopplingen mellan Västerås och Hallstahammar. Linjen gör få stopp på sträckan. Det är inte tillåtet att resa inomkommunalt på linjen inom Västerås kommun. Under vardagar har linjen ett utbud med som bäst 15-minuterstrafik. Linjen körs måndag – söndag mellan kl. 05.00 och 23.30, fredag och lördag nattrafik till kl. 03.15.

Linje 514 körs mellan Västerås Central och Surahammar järnvägsstation och har som syfte att stärka kopplingen mellan Västerås och Surahammar. Linjen gör få stopp på sträckan. Det är inte tillåtet att resa inomkommunalt på linjen inom Västerås tätort. Under vardagar har linjen ett utbud med som bäst 20-minuterstrafik. Linjen körs måndag – söndag mellan kl. 05.10 och 23.40, fredag och lördag nattrafik till kl. 02.20.

Linje 515 körs mellan Västerås Central och Köping via Dingtuna, Kolbäck och Munktorp. I Kolbäck har linjen anslutning till linje 120 som trafikerar inomkommunalt i Hallstahammars kommun. Under vardagar har linjen ett utbud med som bäst timmestrafik. Linjen körs måndag – söndag mellan kl. 06.00 och 23.00, sista turen på söndagar avgår 20.05.

Linje 550A trafikförsörjer Skinnskatteberg och Köpings kommun och är anpassad efter arbetspendlingstider och gymnasietider. Linjen ansluter till regionala linjen 500 vid Skinnskatteberg samt tåget från Köping mot Västerås. Linjen körs måndag till söndag mellan 04:40 och 22:40.

Linje 550B trafikförsörjer Köpings och Kungsörs kommun i Västmanland och Eskilstuna i Sörmland och är anpassad efter arbetspendlingstider och gymnasietider. Linjen ansluter till den regionala linjen 550A vid Köping, samt till tåget från Köping mot Västerås. Linjen körs måndag till söndag mellan 04:20 och 23:45.

Linje 551 trafikförsörjer Köpings och Arbogas kommun och är anpassad efter arbetspendlingstider och gymnasietider samt tåget från Köping. Linjen körs måndag till söndag mellan 05:30 och 23:00.

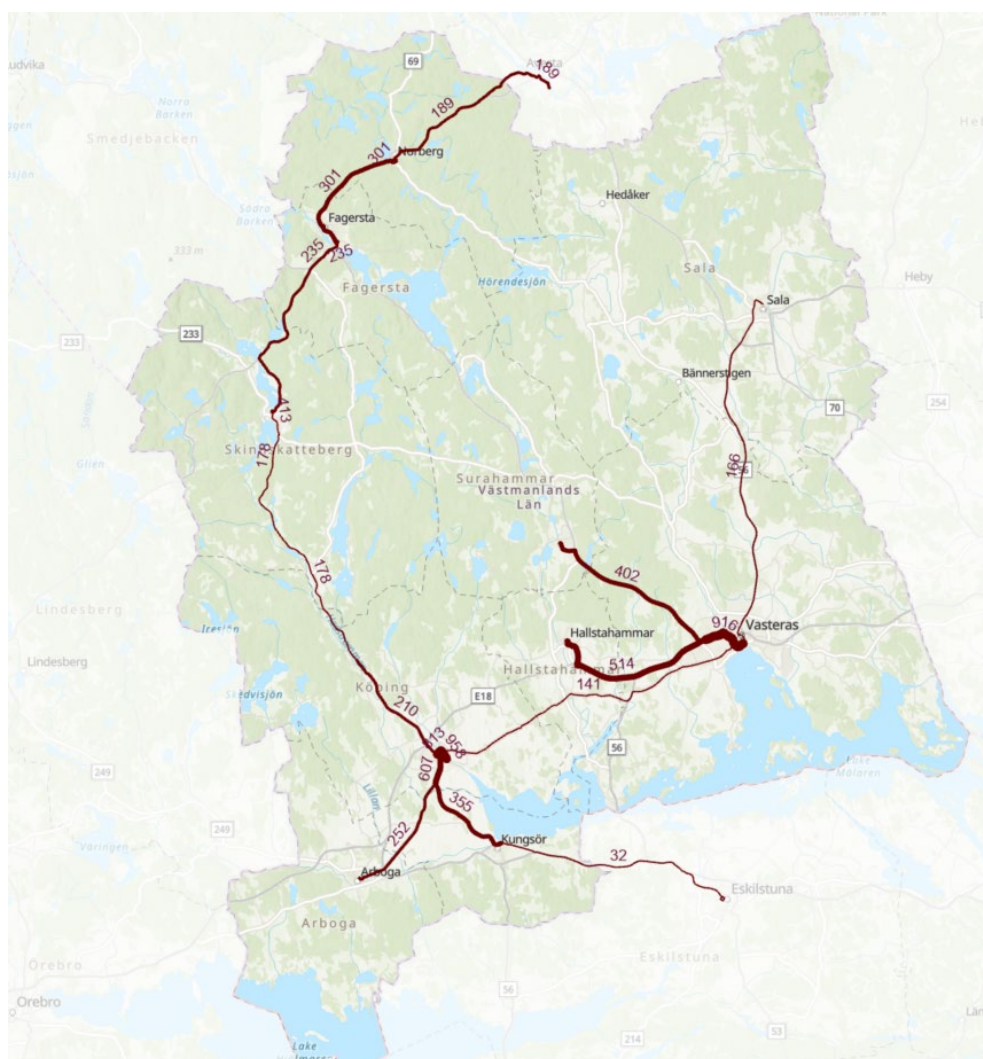
Linje 569 trafikerar Sala – Tomta vsk – Västerås med timmestrafik. Linjen fungerar som en viktig länk mellan kommuncentra Sala och Västerås. Trafiken anpassas till arbetstider och regional tåg- och busstrafik. Samtrafik sker med linje 62 (Västerfärnebo/Sätrabrunn) och linje 65 (Kumla/Ransta) vid bytespunkt Tomta.



Figur 30 Regional busstrafik i Västmanland 2024. Bakgrundskarta: ESRI.

Utbud

I Figur 31 illustreras antal avgångar per vecka med regional busstrafik. Av figuren framgår att utbudet är relativt stort på samtliga linjer, men att särskilt stort utbud finns i stråken Hallstahammar – Västerås, Surahammar – Västerås, Skinnskatteberg – Fagersta – Norberg, Köping – Kungsör och Köping – Arboga. I centrala Köping och Västerås har den regionala busstrafiken kring 1 000 respektive 1 200 avgångar per vecka.



Figur 31 Avgångar per vecka, februari 2025. Bakgrundskarta: ESRI.

I Tabell 13 redovisas vilka kommuner de olika linjerna trafikerar, samt hur många turer per vardag och vecka som körs i respektive kommun.

Tabell 13 Vilka linjer som trafikerar regionens kommuner och antal turer per vardag och per vecka.

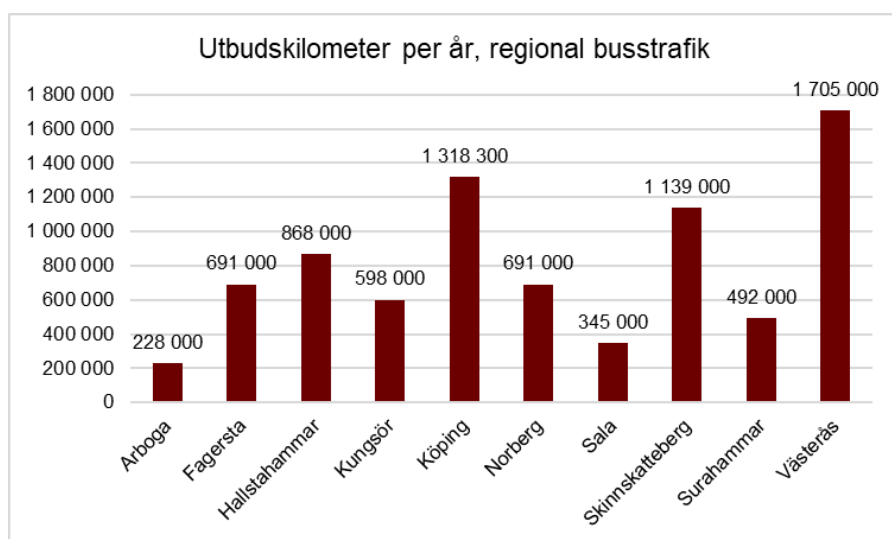
Kommun	Linjer	Turer per vardag	Turer per vecka
Arboga	551	46	252
Fagersta	500	50	301
Hallstahammar	511, 515	110	652
Kungsör	550B, 551	106	607
Köping	515, 550A, 550B, 551	164	958
Norberg	500	50	301
Sala	569	26	166
Skinnskatteberg	500, 550A	71	413
Surahammar	514	65	402
Västerås	511, 514, 515, 569	201	1 220

I Tabell 14 redovisas respektive linjes längd och hur stor del av linjen som körs i respektive kommun. Av tabellen framgår att körlängden är klart längst i Västerås följt av Köping och Skinnskatteberg. Arboga och Surahammar har kortast körsträcka med regional busstrafik, totalt endast 5,5 respektive 4,8 kilometer vilket båda motsvarar mindre än 2 % av den totala körsträckan i regionen.

Tabell 14 Körsträcka per linje och kommun.

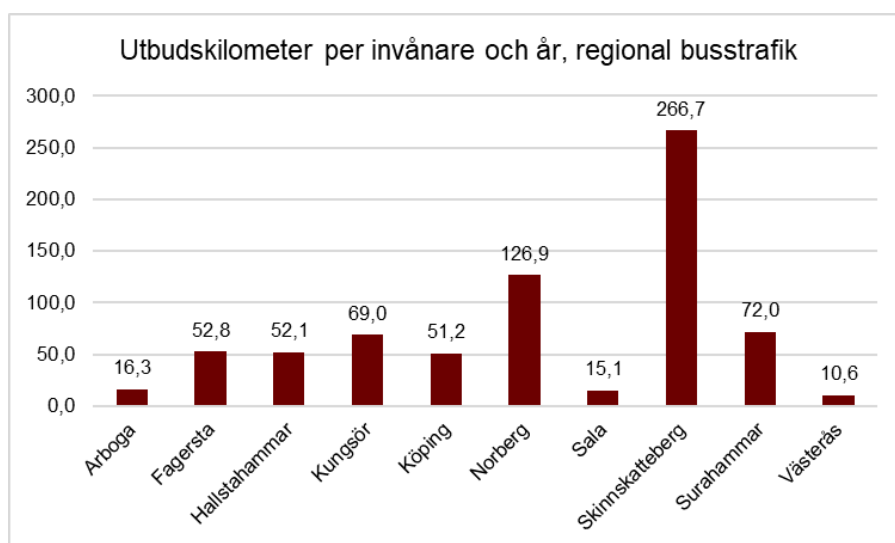
	500	511	514	515	550A	550B	551	569	Totalt
Längd (km)	58,7	23,1	24,3	37,1	55,7	41,8	18,9	39,4	299,0
Arboga	-	-	-	-	-	-	5,5	-	5,5
Fagersta	18,4	-	-	-	-	-	-	-	18,4
Hallstahammar	-	7,4	-	9,6	-	-	-	-	17,0
Kungsör	-	-	-	-	-	19,9	6,4	-	26,3
Köping	-	-	-	11,2	31,8	5,7	7,0	-	55,7
Norberg	23,0	-	-	-	-	-	-	-	23,0
Sala	-	-	-	-	-	-	-	16,8	16,8
Skinnskatteberg	11,1	-	-	-	23,8	-	-	-	34,9
Surahammar	-	-	4,8	-	-	-	-	-	4,8
Västerås	-	15,6	19,5	16,3	-	-	-	22,6	74,0

Hur utbudet varierar mellan regionens kommuner kan även illustreras genom att jämföra utbudskilometer per kommun, se Figur 32. Utbudskilometer avser här linjelängd på de regionala linjer som trafikerar respektive kommun multiplicerat med antal avgångar per år. Av figuren framgår att Västerås har störst utbud, följt av Köping, Skinnskatteberg och Hallstahammar, medan Arboga har det minsta utbudet.



Figur 32 Utbudskilometer med regional busstrafik per år 2024.

Slås utbudskilometer ut på befolkningstalen i kommunen kan noteras att Skinnskatteberg är den kommun som med bred marginal har störst utbud per invånare, mer än dubbelt så stort som kommunen med näst störst utbud (Norberg). Fagersta, Hallstahammar, Kungsör, Köping och Surahammar har likvärdigt utbud i relation till antalet invånare medan Arboga, Sala och Västerås har klart minst utbud i relation till antalet invånare.



Figur 33 Utbudskilometer med regional busstrafik per invånare och år 2024.

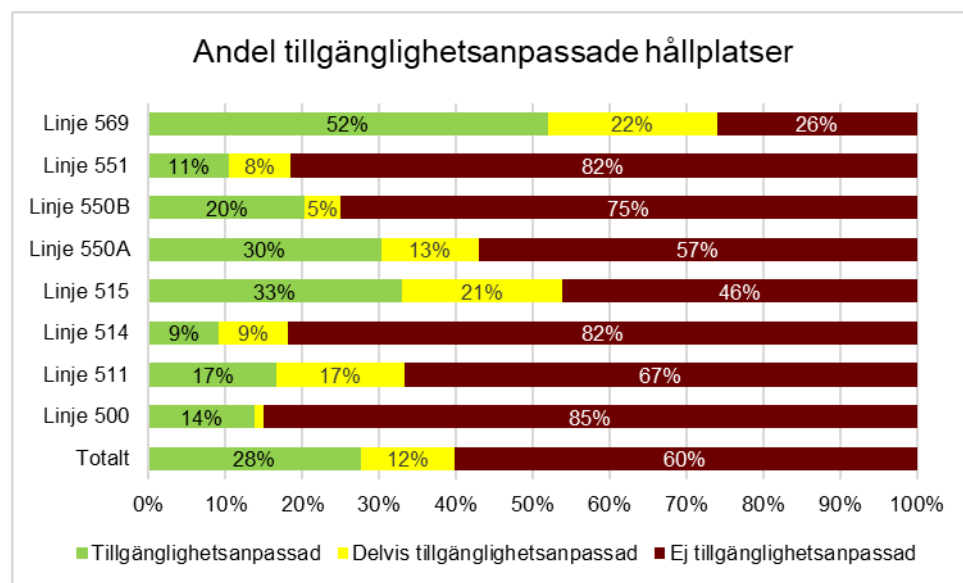
Tillgänglighetsanpassning

Samtliga bussar som används i den regionala trafiken är tillgängligt utformade. Den branschgemensamma standarden för bussfordon, BusNordic, används som underlag vid anskaffning av fordon.

Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser varierar kraftigt mellan linjer och beroende på var i länet hållplatsen ligger. I Figur 34 redovisas hur stor andel av hållplatserna som uppfyller följande krav:

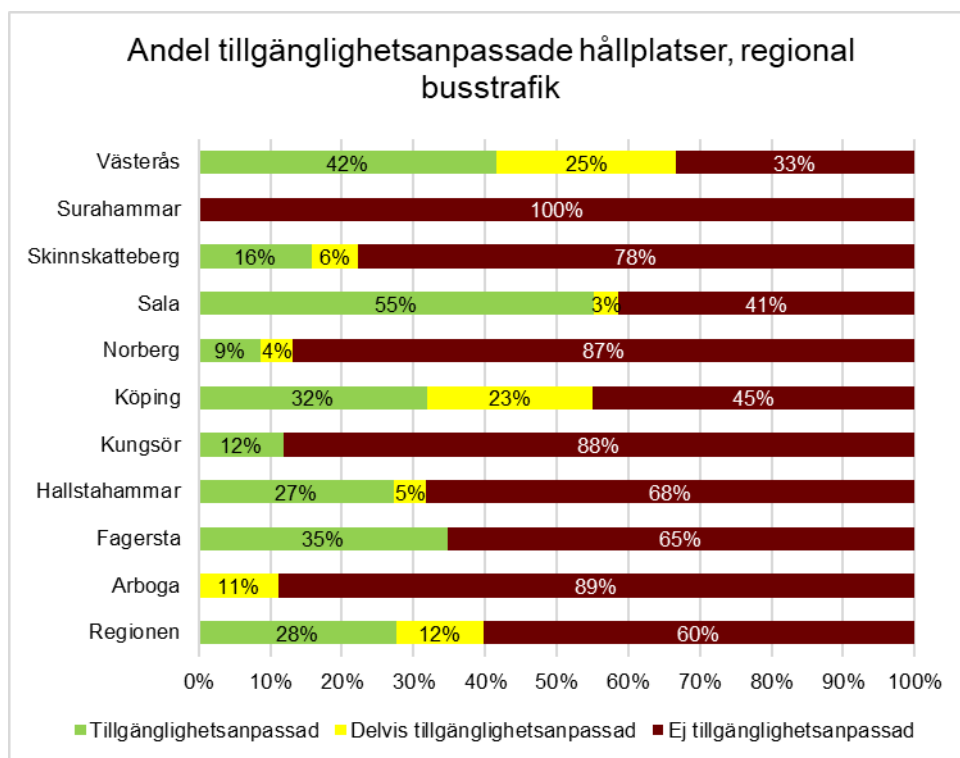
- Kontrastmarkering längs med plattform/ståyta
- Minst 15 cm kantstenshöjd.

Knappt 40 % av hållplatserna uppfyller ett eller två av ovanstående krav. Endast 28 % av hållplatserna uppfyller båda kraven. Störst andel helt eller delvis tillgänglighetsanpassade hållplatser återfinns på linje 569 (74 %) följt av linje 515 (54 %) och linje 550A (43 %). Minst andel helt eller delvis tillgänglighetsanpassade hållplatser återfinns på linje 500 (15 %) och linje 551 (19 %).



Figur 34 Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser (kontrastmarkering och hög kantsten). Källa: Hållplatshandboken.

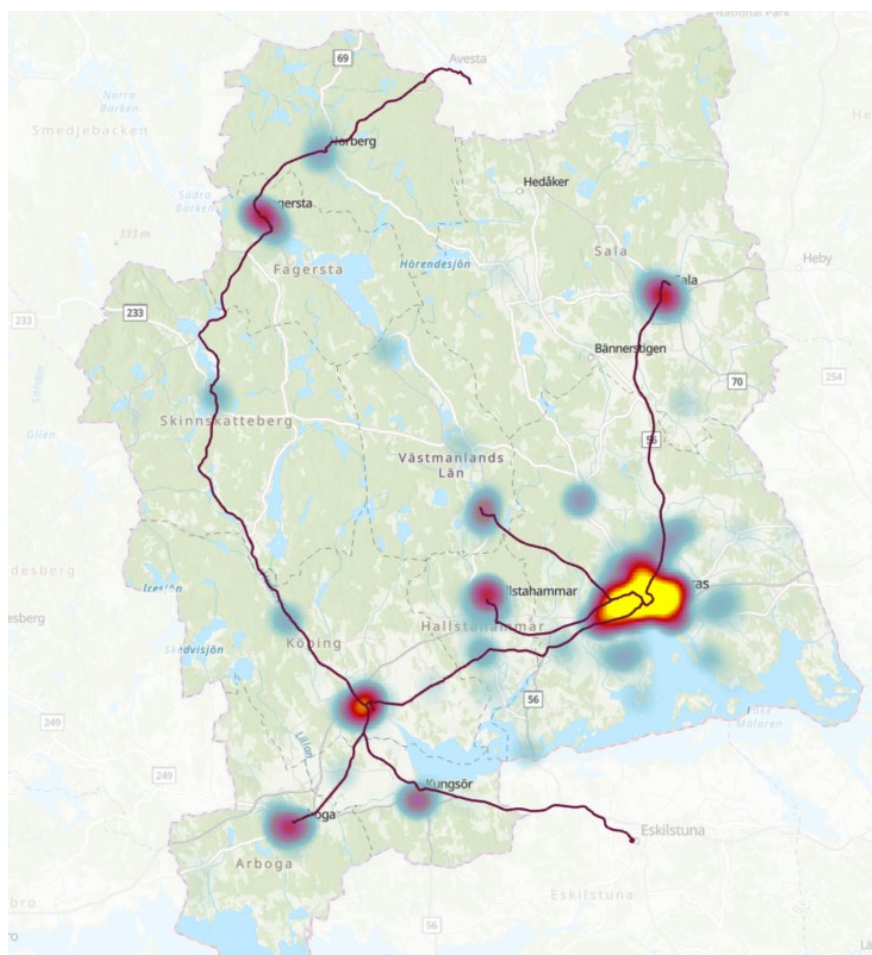
Störst andel helt eller delvis tillgänglighetsanpassade hållplatser på de regionala linjerna finns i Västerås (67 %), Sala (58 %) och Köping (55 %). Minst andel helt eller delvis tillgänglighetsanpassade hållplatser noteras i Surahammar (0 %), Arboga (11 %), Kungsör (12 %) och Norberg (13 %).



Figur 35 Andel av hållplatserna med regional busstrafik som är helt eller delvis tillgänglighetsanpassade (kontrastmarkering och hög kantsten). Källa: Hållplatshandboken.

Tillgång till regional busstrafik

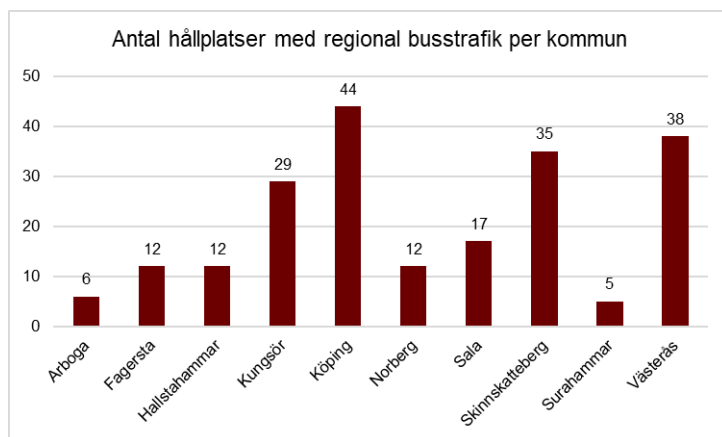
Västmanlands län hade år 2024 cirka 281 000 invånare varav 57 % är bosatta i Västerås stad. Merparten av befolkningen är bosatt i Västerås tätort (47 %) eller någon av de andra kommunhuvudorterna (30 %). Totalt är det endast 23 % av befolkningen som är bosatt utanför länets större tätorter. Den tydliga koncentrationen av befolkningen till tätorterna innebär att den regionala busstrafiken täcker in en mycket stor del av länets befolkning. Detta kan illustreras genom att redovisa linjenätet tillsammans med en befolkningstäthetskarta, se Figur 36. Av figuren framgår att det regionala linjenätet fångar upp samtliga större befolkningscentra, undantaget mindre tätorter i Västerås kommun (som i stället täcks in av det inomkommunala linjenätet) och Surahammars kommun (som täcks in av inomkommunalt linjenät och/eller det regionala järnvägsnätet).



Figur 36 Befolkningstäthet och regionala busslinjer 2024. Data: Region Västmanland. Bakgrundskarta: ESRI.

Antal hållplatser

Flest hållplatser som trafikeras av regionala busslinjer finns i Köpings kommun (44) följt av Västerås (38), Skinnskatteberg (35) och Kungsör (29). Minst är antalet hållplatser i Arboga och Surahammar (6 respektive 5 hållplatser).

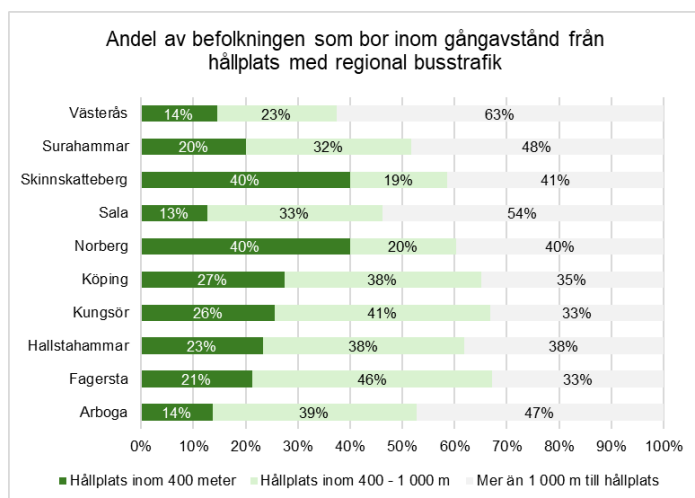


Figur 37 Antal hållplatser som trafikeras av regionala busslinjer per kommun 2024.

Andel med gångavstånd till hållplats

I hela länet bor 18 % av befolkningen inom 400 meter från en hållplats som trafikeras av en regional busslinje. De regionala linjerna har med kort gångavstånd (max 400 meter) bäst täckning i Skinnskatteberg (39 %) följt av Norberg (38 %) och Köping (28 %). Sämst är täckningen i Sala (13 %) följt av Arboga (14 %) och Västerås (15 %).

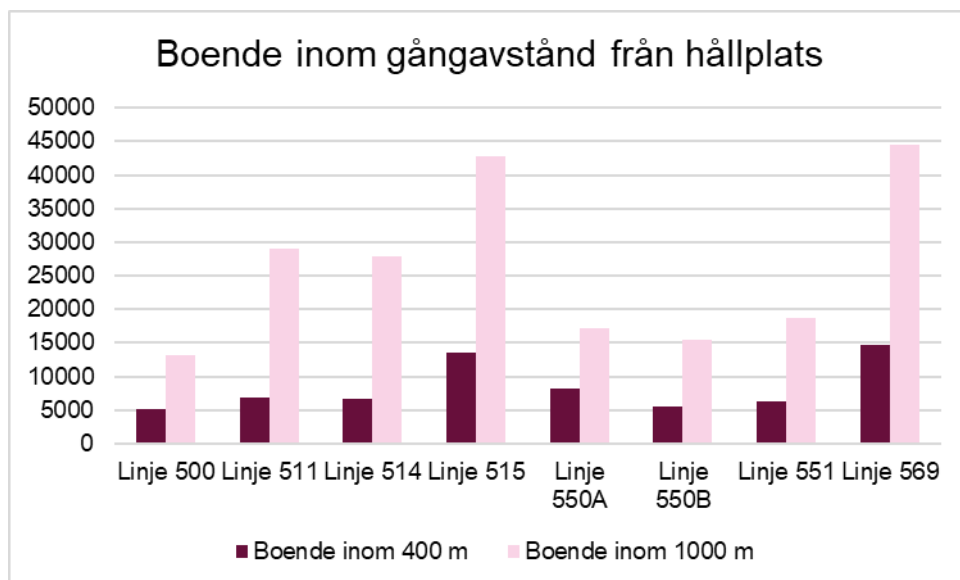
Studerar längre gångavstånd, upp till 1 000 meter, täcks 46 % av regionens invånare in av den regionala busstrafiken. Täckningen är inom detta avstånd bäst i Fagersta (68 %) följt av Kungsör och Köping (båda 66 %). Sämst är täckningen i Västerås (38 %) följt av Sala (46 %) och Arboga (53 %).



Figur 38 Andel av befolkningen som bor inom gångavstånd från hållplats med regional busstrafik 2024.

Antal invånare längs med linjerna

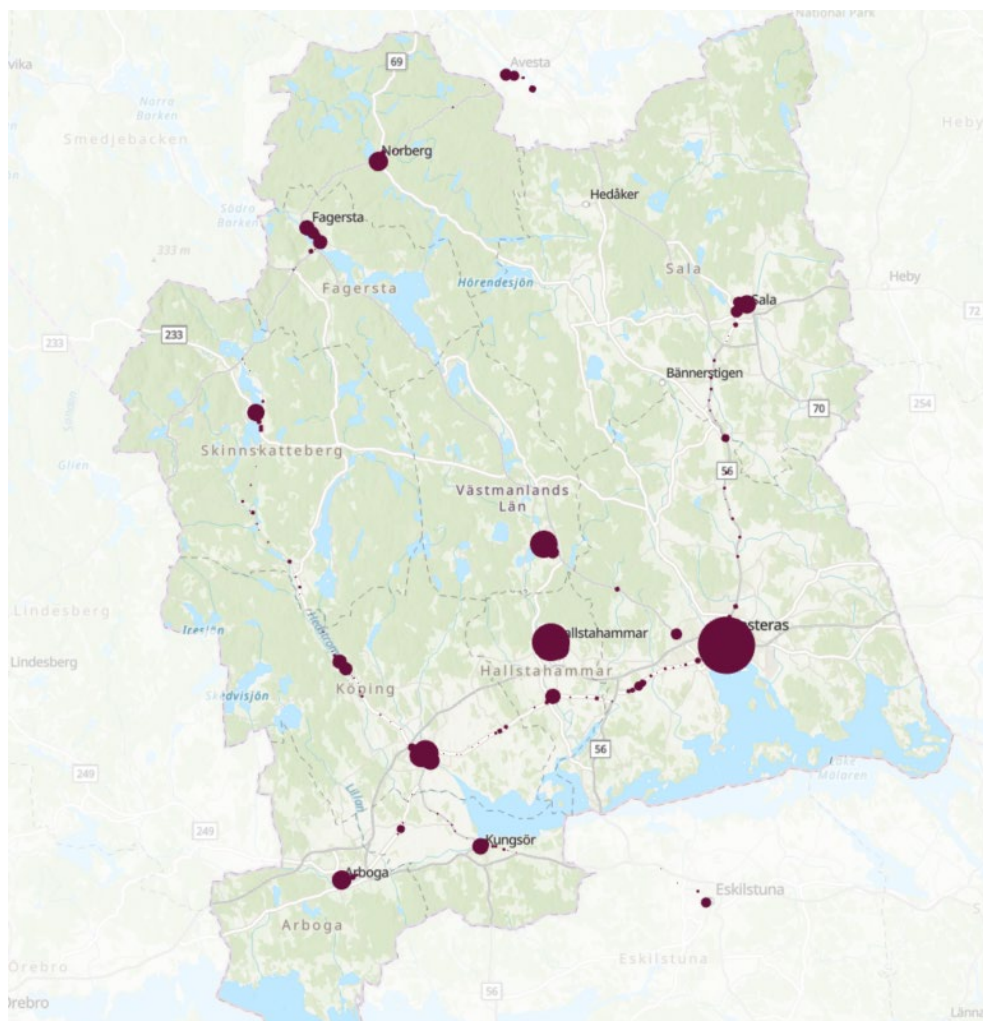
Linjerna är väl lokaliserade i förhållande till befolkningen i länet på en övergripande nivå, men för att linjerna ska bli användbara behöver även hållplatser lokaliseras väl i förhållande till boende längs med linjen. I Figur 39 redovisas antal boende inom kort gångavstånd (400 m) och acceptabelt gångavstånd (1 000 m) från en busshållplats längs med respektive linje. Av figuren framgår att linje 569 och 515 har störst antal boende inom kort gångavstånd (max 400 m) från en hållplats. Detta beror på att linjerna har ett betydande antal hållplatser i den mest befolkade kommunen (Västerås). Av de linjer som inte trafikerar Västerås har linje 550A störst befolkningsunderlag inom 400 m från hållplats medan linje 551 har störst befolkningsunderlag inom 1000 m från hållplats.



Figur 39 Boende inom gångavstånd från en hållplats på respektive regional busslinje 2024.

Resor

I Figur 40 redovisas påstigande per år på de regionala linjerna på samtliga hållplatser i regionen. Merparten av resandet utgår från kommunhuvudorterna där Västerås står för den klart största andelen. Utöver kommunhuvudorterna noteras relativt stort resande i Kolsva, Kolbäck och Dingtuna.



Figur 40 Påstigande per år på de regionala busslinjerna 2024. Bakgrundskarta: ESRI.

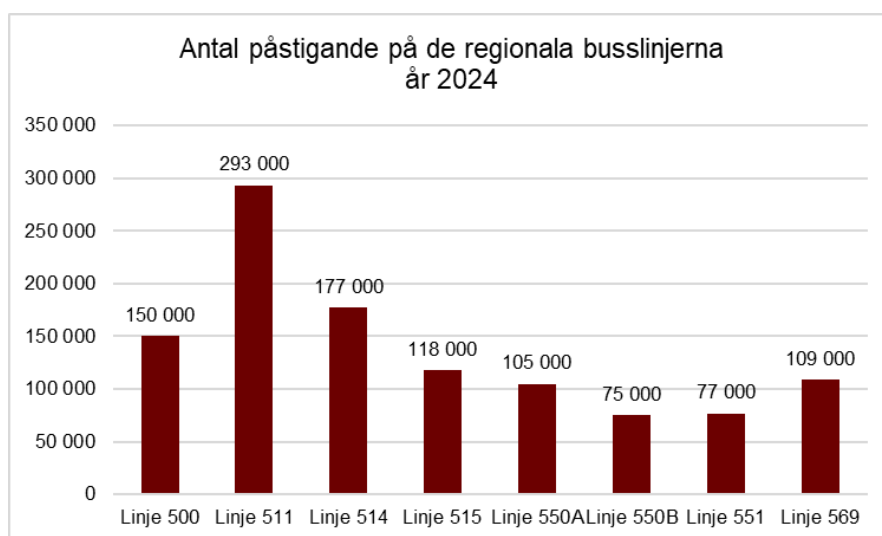
I Tabell 15 redovisas vilka hållplatser som har störst antal påstigande på de regionala linjerna. Värt att notera är att nästan en fjärdedel av alla resor inleds vid Västerås Central vilket innebär att uppemot hälften av alla resor som görs med de regionala linjerna går till eller från Västerås Central.

Tabell 15 De 25 hållplatser som har flest antal påstigande på de regionala linjerna 2024.

	Hållplats	Kommun	Påstigande per år	Andel av alla påstigande
1	Västerås Central	Västerås	251 000	23 %
2	Hallstahammar, centrum	Hallstahammar	111 000	10 %
3	Surahammar Jvstn	Surahammar	58 000	5 %
4	Hökartorget	Köping	55 000	5 %
5	Torggatan	Köping	43 000	4 %
6	Västeråsvägen	Hallstahammar	39 000	4 %
7	Norbergs Bstn	Norberg	30 000	3 %
8	Arboga resecentrum	Arboga	28 000	3 %
9	Sala Resecentrum	Sala	26 000	2 %
10	Köping Jvstn	Köping	25 000	2 %
11	Skinnskatteberg Jvstn	Skinnskatteberg	24 000	2 %
12	Biskopsgatan	Västerås	23 000	2 %
13	Hamngatan	Kungsör	20 000	2 %
14	Järntorget	Fagersta	18 000	2 %
15	Kolbäck jvstn	Hallstahammar	18 000	2 %
16	Västgötegatan	Västerås	17 000	2 %
17	Fagersta Central	Fagersta	17 000	2 %
18	Kolsva centrum	Köping	15 000	1 %
19	Parkvägen	Köping	14 000	1 %
20	Brinellskolan	Fagersta	12 000	1 %
21	Källbergsvägen	Surahammar	11 000	1 %
22	Musikvägen	Surahammar	11 000	1 %
23	Nya vattentornet	Sala	11 000	1 %
24	Kungsör järnvägsstation	Kungsör	10 000	1 %
25	Erikslund N	Västerås	9 000	1 %

Påstigande per linje

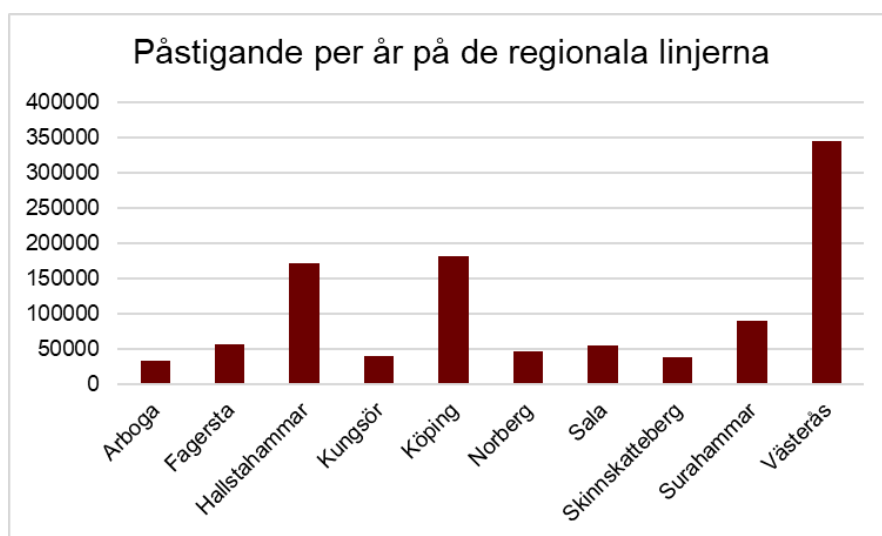
Antal påstigande per regional linje redovisas i Figur 41. Linje 511 har klart flest resande – drygt 293 000 per år vilket motsvarar 27 % av alla regionala bussresor och är mer än 100 000 fler påstigande än på den näst största linjen (linje 514). Minst antal påstigande har linje 550B med 75 000 per år vilket motsvarar 7 % av alla resor med regional busstrafik.



Figur 41 Antal påstigande per linje.

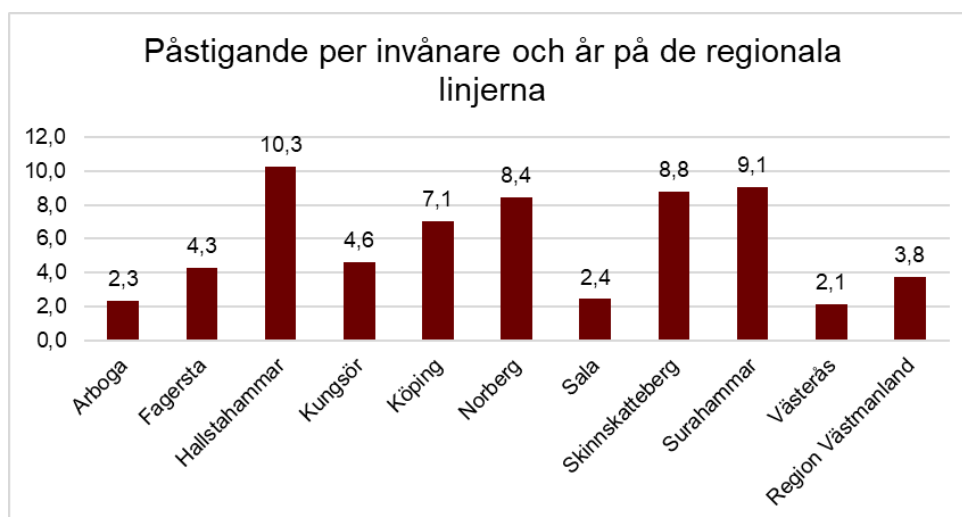
Påstigande per kommun

I Figur 42 redovisas antal påstigande per år på de regionala linjerna per kommun. Av figuren framgår att tre kommuner har särskilt stort resande – Västerås (32 % av alla påstigande), Köping (17 %) och Hallstahammar (16 %). Minst antal påstigande har Arboga kommun följt av Skinnskattebergs kommun (båda har ca 3 % av alla påstigande).



Figur 42 Påstigande per år på de regionala linjerna 2024.

I relation till antalet invånare är resandet på de regionala linjerna störst i Hallstahammars kommun, följt av Surahammar, Skinnskatteberg och Norberg.



Figur 43 Påstigande per invånare och år på de regionala linjerna 2024.

Genomsnittlig reslängd och personkilometer

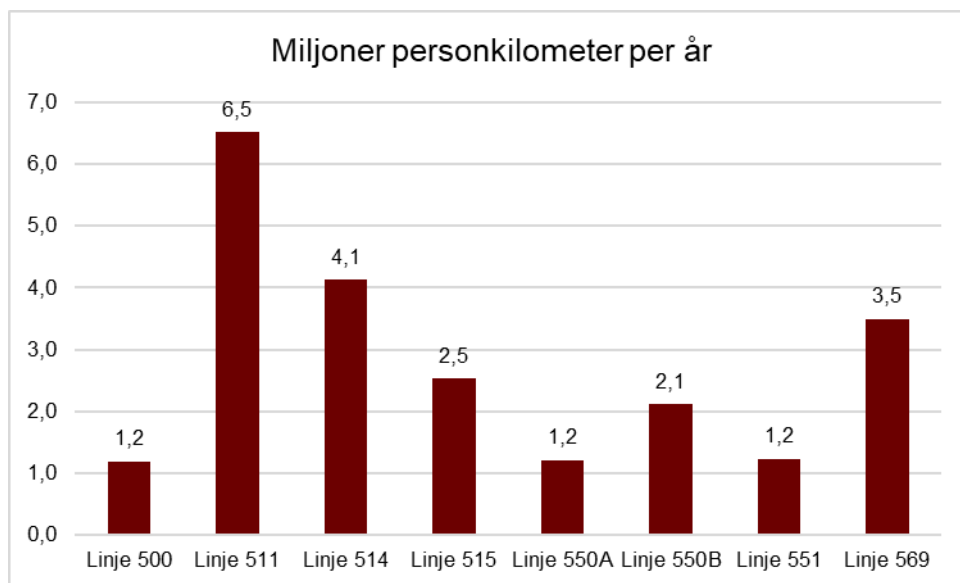
Uppskattning av genomsnittlig reslängd per linje kan göras genom att beräkna belastning i varje hållplatsintervall utifrån antagandet att antal påstigande på en hållplats i ena riktningen motsvarar antalet avstigande i andra riktningen och vice versa.

I Tabell 16 redovisas beräknad genomsnittlig reslängd för en resa per linje. Av figuren framgår att två av linjerna har nästan uteslutande resor mellan hållplatser nära linjeändarna (linje 511 och 514) medan tre av linjerna har en betydande större andel resor som utgår från de mellanliggande hållplatserna. Detta beror på att de förstnämnda linjerna endast trafikerar två tätorter medan de sistnämnda passerar flera tätorter.

Tabell 16 Beräknad genomsnittslängd för en resa på de regionala busslinjerna.

Linje	Längd	Genomsnittlig reslängd (andel av linjelängd)
500	58,7 km	7,9 km (13 %)
511	23,1 km	22,3 km (97 %)
514	24,3 km	23,4 km (96 %)
515	37,1 km	21,3 km (57 %)
550A	55,7 km	20,0 km (36 %)
550B	41,8 km	16,6 km (40 %)
551	18,9 km	15,7 km (83 %)
569	39,4 km	32,0 km (81 %)

Utifrån genomsnittlig reslängd beräknas personkilometer, resultatet redovisas i Figur 44. Linje 511 mellan Västerås – Hallstahammar har klart flest personkilometer per år, följt av linje 514 mellan Västerås – Surahammar och linje 569 mellan Västerås – Sala.



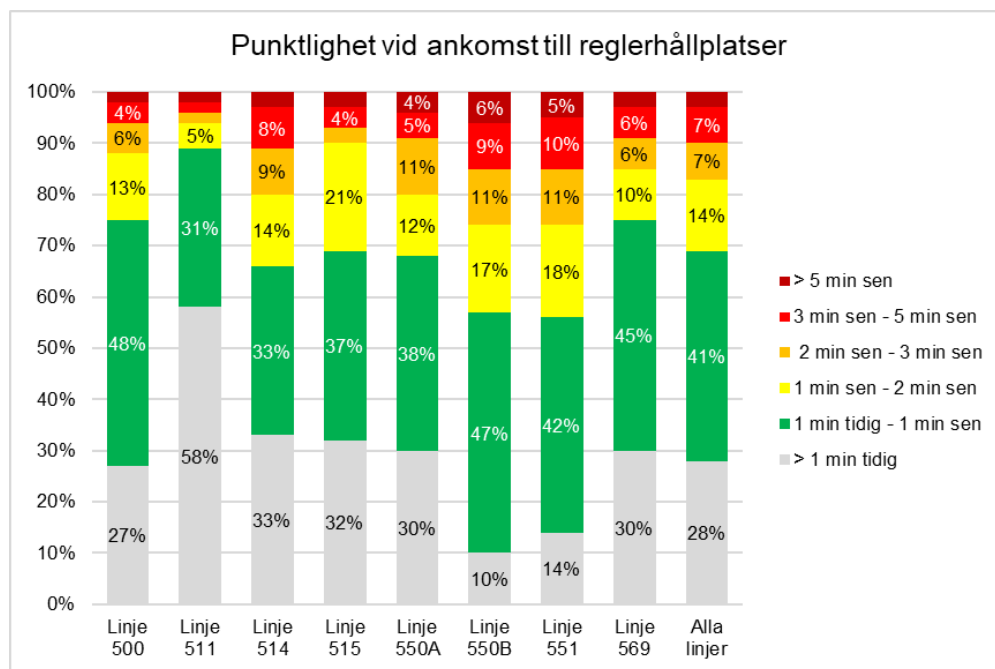
Figur 44 Miljoner personkilometer per linje per år 2024.

Punktlighet, restidsspridning och medelhastighet

I följande avsnitt redovisas de regionala busslinjernas punktlighet, medelhastighet och restidsspridning, samt hur detta skiljer sig åt beroende på i vilken kommun körsträckan ligger.

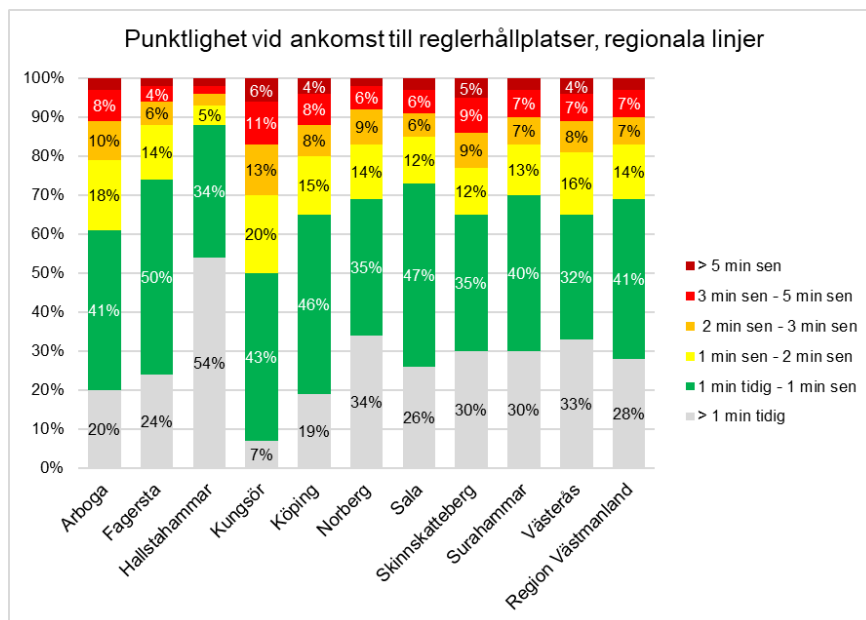
Punktlighet

De regionala linjernas punktlighet redovisas i Figur 45. Studeras samtliga linjer anländer 41 % av turerna inom 1 minut från planerad ankomst, 31 % av turerna är mer än 1 minut sen och 28 % av turerna är mer än 1 minut tidiga. Sämst punktlighet har linje 551 där 44 % av turerna är mer än 1 minut sena. På merparten av turerna anländer bussarna betydligt tidigare än planerat, störst är andelen på linje 511 där 58 % av turerna var mer än 1 minut tidiga vid reglerhållplatserna.



Figur 45 Punktlighet på de regionala busslinjernas reglerhållplatser 2024. Data: Flowmapper.

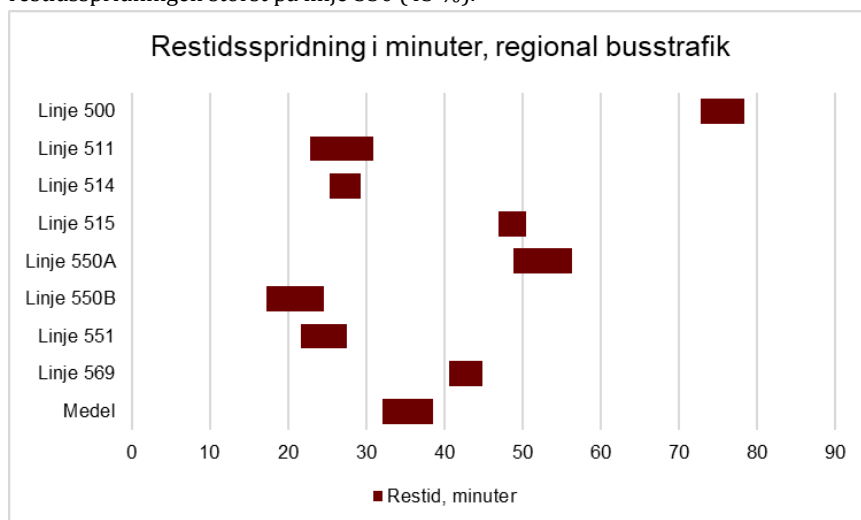
Hur punktligheten varierar beroende på var i regionen reglerhållplatsen ligger redovisas i Figur 46. Av figuren framgår att andel tidiga turer är klart störst i Hallstahammar, andel turer som är i tid är störst i Fagersta, Köping och Sala och andel försenade turer är störst i Kungsör. Andelen försenade turer är minst i Hallstahammar.



Figur 46 Punktlighet på de regionala linjernas reglerhållplatser per kommun 2024. Data: Flowmapper.

Restidsspridning

Restidsspridningen på de regionala busslinjerna redovisas i Figur 47. Medelrestiden för de regionala turerna är 34,7 minuter. De snabbaste turerna (10-percentilen) tar i snitt 32,1 minuter och de långsammaste turerna tar i snitt 37,6 minuter. Restidsökningen är alltså 5,5 minuter vilket motsvarar en restidsökning på 17 %. I absoluta tal har linje 511 störst restidsökning för de långsammaste turerna (ca 8 minuter) men procentuellt är restidsspridningen störst på linje 550 (43 %).



Figur 47 Restidsspridning i den regionala busstrafiken. Stapelns inledning indikerar restiden för de snabbaste turerna (10-percentilen) och stapelns avslut indikerar tiden för de långsammaste turerna (90-percentilen).

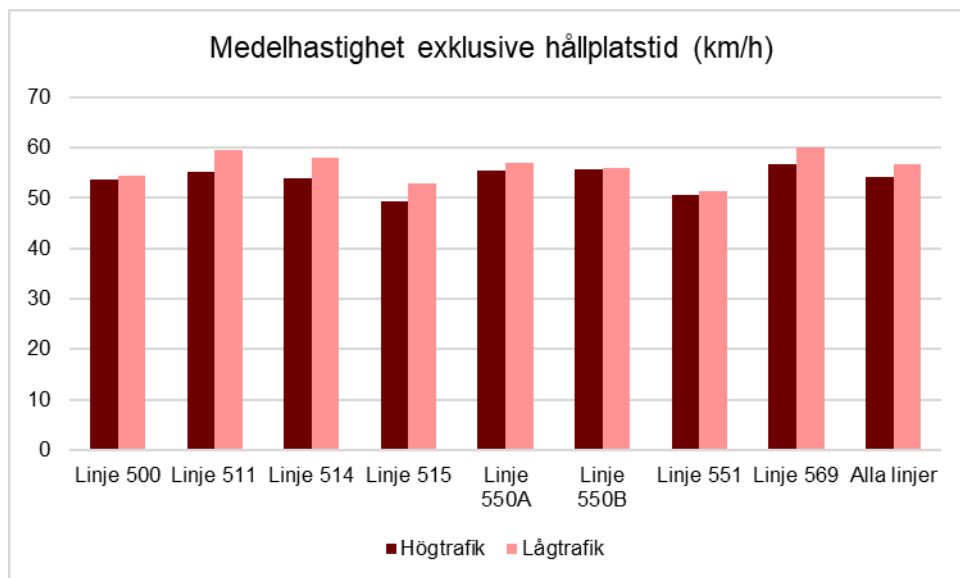
Medelhastighet

I Figur 48 redovisas de regionala busslinjernas medelhastighet i högtrafik (kl. 7–8 och 16–17). Höga medelhastigheter noteras i större delen av länet, över 50 km/h i merparten av länet undantaget tätorterna. Medelhastigheter under 20 km/h förekommer endast i Västerås tätort.



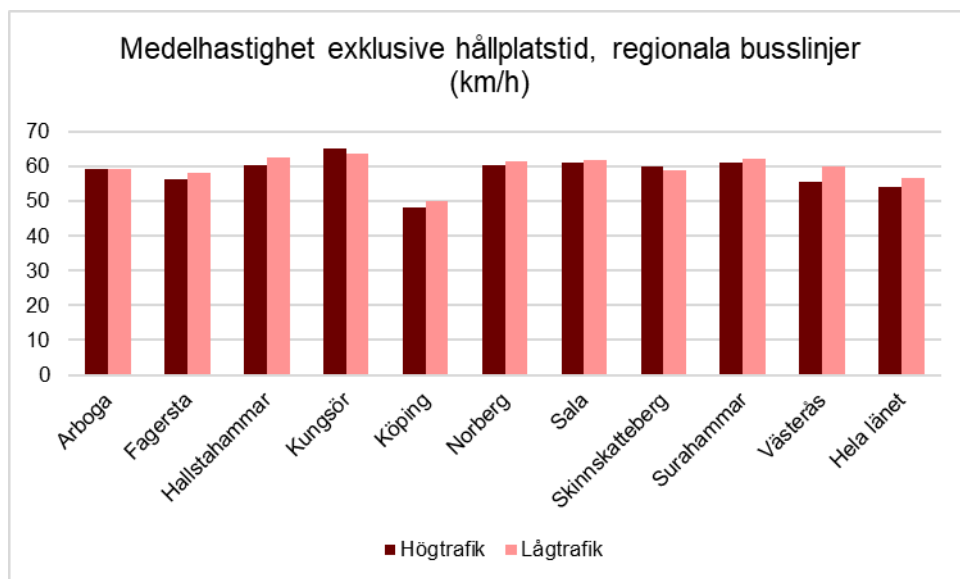
Figur 48 Medelhastighet i högtrafik (vardagar kl. 7–8 och 16–17). Data: Flowmapper.

I Figur 49 visas hur medelhastigheten skiljer sig åt mellan de regionala busslinjerna. Högst medelhastighet noteras på linje 569 i såväl hög- som lågtrafik (57 respektive 60 km/h). I högtrafik är medelhastigheten lägst på linje 515 (49 km/h) och i lågtrafik är medelhastigheten lägst på linje 551 (51 km/h). Skillnaden mellan hög- och lågtrafik är störst på linje 511, där medelhastigheten ökar med mer än 4 km/h eller ca 8 % i lågtrafik.



Figur 49 Medelhastighet exklusive hållplatstid på de regionala linjerna. Data: Flowmapper.

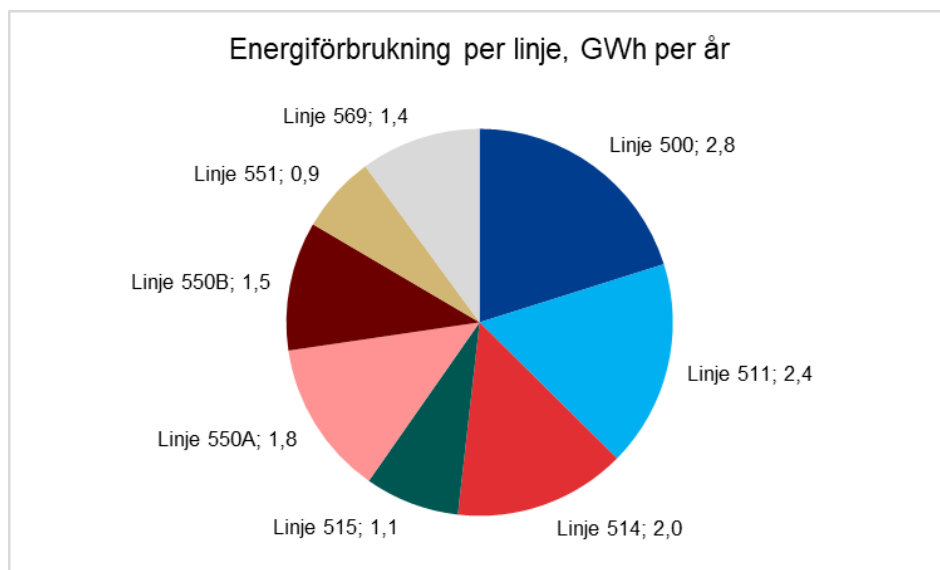
I Figur 50 visas hur medelhastigheten varierar i låg- och högtrafik beroende på i vilken kommun körsträckan ligger. Av figuren framgår att medelhastigheten är lägst på sträckorna i Arboga och Köpings kommun och högst på sträckorna i Kungsörs kommun. Skillnaden mellan medelhastigheten är störst både procentuellt och i absoluta tal i Västerås (minskning med 4,4km/h eller ca 8 % i högtrafik). I flera kommuner råder ingen väsentlig skillnad mellan medelhastigheten i låg- och högtrafik.



Figur 50 Medelhastighet på körsträckor i regionens kommuner i högtrafik (kl. 7–8 och 16–17) och lågtrafik (kl. 21–06). Data: Flowmapper.

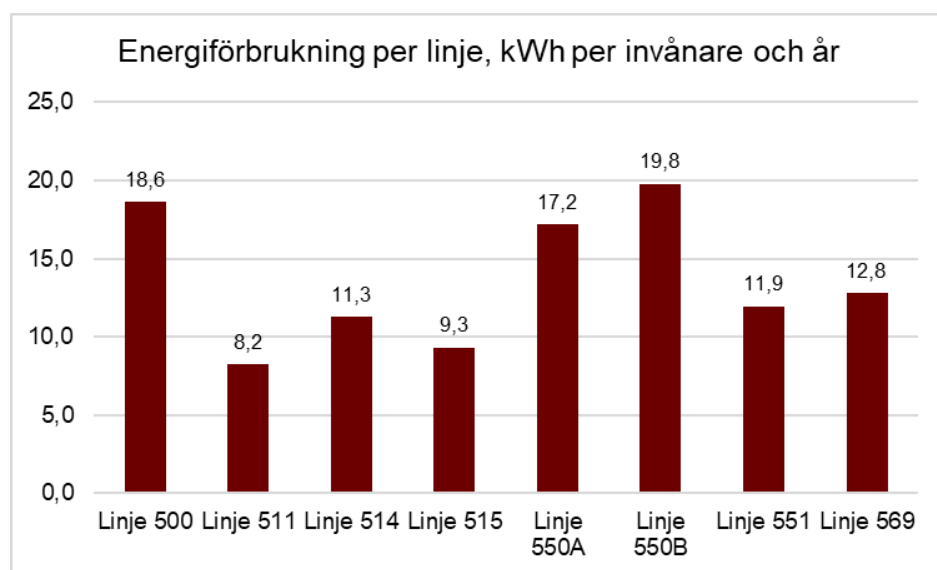
Energianvändning

De regionala busslinjerna trafikeras av fordon vars energianvändning är i genomsnitt 4,0 kWh per fordonskilometer. Om detta multipliceras med antalet utbudskilometer per år blir energianvändning per linje enligt figuren nedan. Linje 500 har störst totalförbrukning, följt av linje 511 och 514.



Figur 51 Energianvändning per linje per år 2024.

I Figur 52 redovisas energiförbrukning per påstigande och år. Av figuren framgår att Linje 550B har störst förbrukning uttryckt i energianvändning per påstigande, följt av linje 500 och linje 550A.

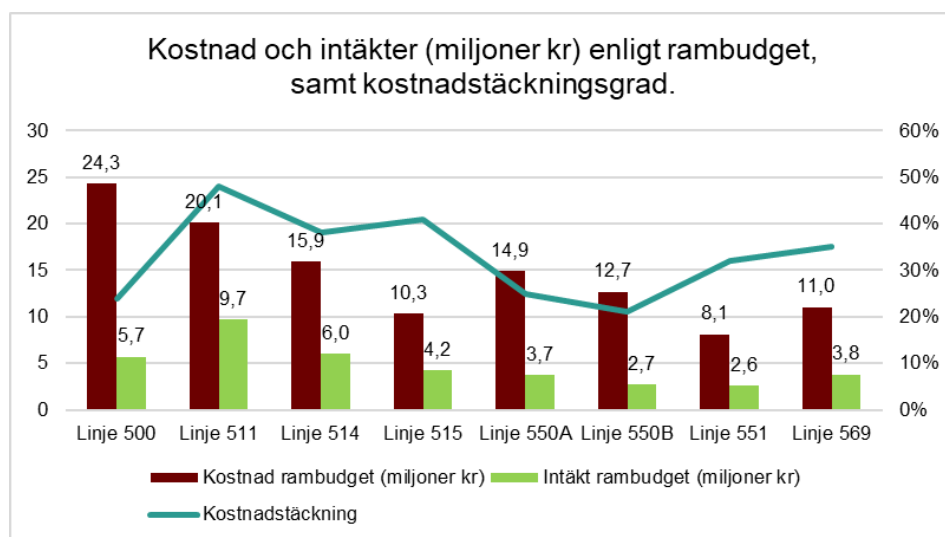


Figur 52 Energianvändning per påstigande per år 2024.

Ekonomi

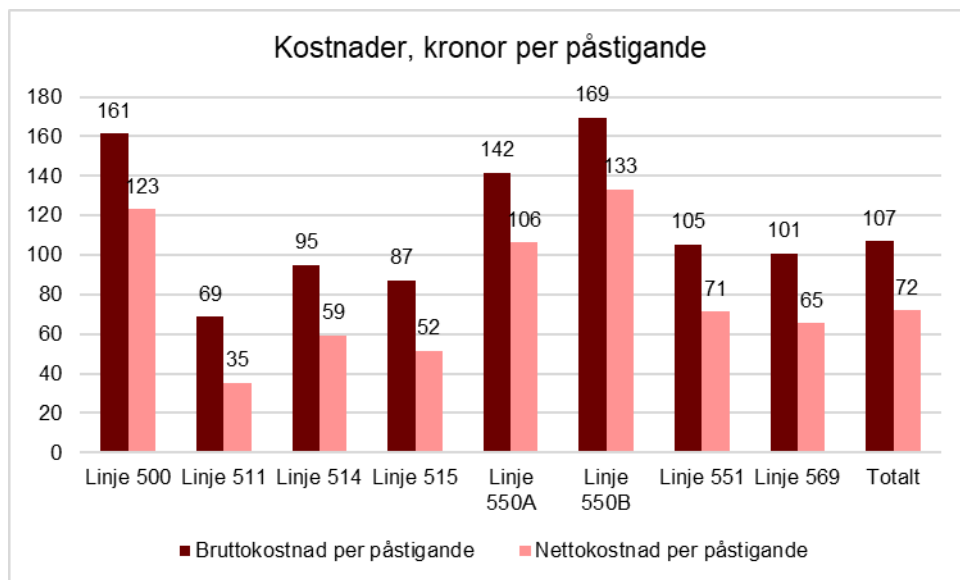
Rambudgeten för samtliga regionala linjer var år 2024 totalt 117,3 miljoner kr. Intäkterna budgeterades till 38,5 miljoner vilket ger en kostnadstäckningsgrad på 33 %. I relation till antal invånare i länet är bruttokostnaden för de regionala linjerna 417 kr per invånare och nettokostnaden 280 kr per invånare.

I Figur 53 visas hur kostnader och intäkter fördelas på de olika linjerna. Av figuren framgår att kostnaderna är störst för linje 500 följt av linje 511, 514 och 550A. Intäkterna är störst på linje 511 följt av linje 514 och linje 500. Kostnadstäckningsgraden är högst på linje 511 och lägst på linje 550B.



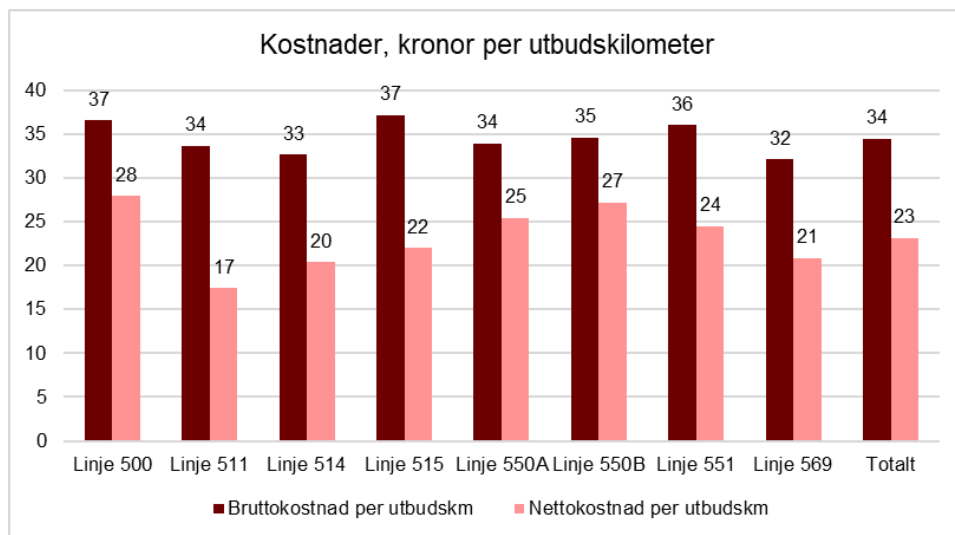
Figur 53 Rambudgetens bruttokostnader, intäkter och kostnadstäckningsgrader för de regionala busslinjerna 2024.

Under 2024 var antalet påstigande på de regionala linjerna totalt 1 095 000. Utslaget på påstigande blir bruttokostnaden då 106 kr per påstigande och nettokostnaden blir 71 kr per påstigande. I Figur 54 redovisas hur brutto- och nettokostnad per påstigande skiljer sig åt mellan de regionala linjerna. Lägst kostnad per påstigande noteras på linje 511 följt av linje 515 och linje 514. Högst är kostnaden på linje 550B följt av linje 500 och linje 550A.



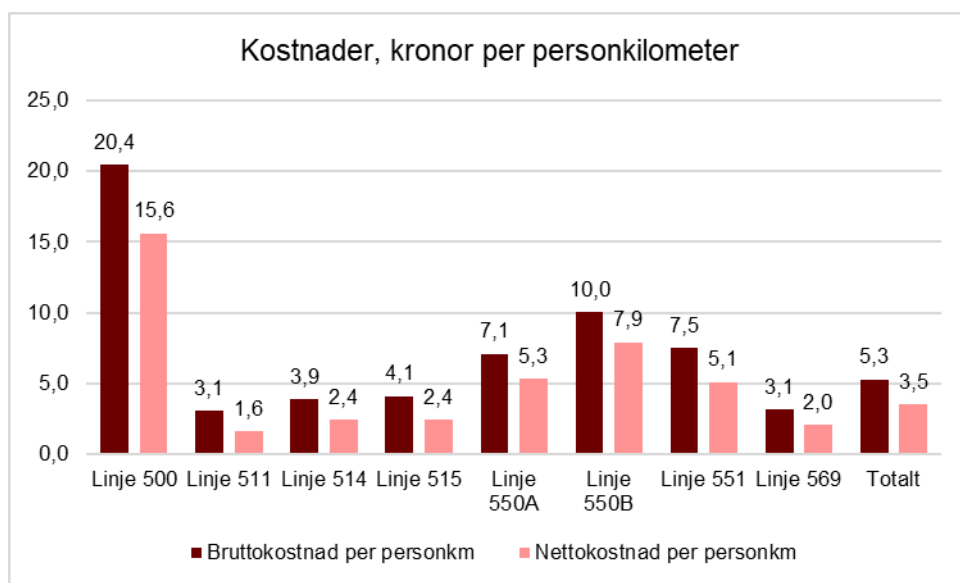
Figur 54 Kostnader per påstigande per linje 2024.

I Figur 55 redovisas brutto- och nettokostnader per utbudskilometer på de regionala linjerna. Av figuren framgår att nettokostnaden är lägst på linje 511 (ca 17 kr per kilometer) och högst på linje 550B och linje 500 (ca 27 kr per kilometer).



Figur 55 Kostnader per utbudskilometer per linje 2024.

I Figur 56 illustreras kostnader per personkilometer per linje. Observera att personkilometer har uppskattats utifrån uppgifter om antal påstigande per hållplats och avstånd mellan hållplatser, samlade data om exakt start- och målpunkt för resorna saknas. Av figuren framgår att linje 500 har klart högst kostnader per personkilometer, detta beror på att linjen är lång men att den i stor utsträckning verkar användas för kortare resor mellan de mellanliggande hållplatserna. Lägst kostnader per personkilometer har linje 511 följt av linje 514. Båda dessa är relativt korta linjer med ett mycket stort resande mellan ändhållplatserna.



Figur 56 Kostnader per personkilometer per linje 2024.

Sammanfattning

Utbudet av regional busstrafik är störst kring Västerås och Köping, båda dessa kommuner trafikeras av flera linjer. Även Skinnskatteberg, Hallstahammar och Fagersta har ett relativt stort utbud. I relation till antal invånare är utbudet klart störst i Skinnskatteberg följt av Norberg.

Tillgängligheten på hållplatserna med regional trafik är generellt bättre än tillgängligheten på hållplatser som endast trafikeras av inomkommunala linjer. Linje 569 och linje 515 har störst andel hållplatser med grundläggande tillgänglighetsanpassning medan utrymme för förbättring finns på linje 500, 514 och 551.

Andelen av befolkningen som bor inom 1 000 meter från en hållplats med regional busstrafik varierar mellan ca 40 – 70 % i kommunerna. Linje 515 och linje 569 har störst antal boende inom gångavstånd från en hållplats (mellan 40 000 – 45 000) och linje 500 har minst antal boende inom gångavstånd från linjen. Bäst täckning har den regionala trafiken i Fagersta och sämst täckning har den regionala trafiken i Västerås. Här ska poängteras att Västerås har ett omfattande inomkommunalt linjenät som ger goda förutsättningar för byten mellan regional- och lokaltrafik.

Punktligheten varierar kraftigt mellan linjerna. Bäst punktlighet har linje 500 och linje 550B (48% respektive 47 % av turerna anländer inom 1 minut från planerad ankomst enligt tidtabell). Andelen försenade turer är samtidigt klart minst på linje 511, här anländer endast 11% av turerna mer än 1 minut senare än planerad ankomst. Störst andel försenade turer har linje 551 (44%) och linje 550B (43%). Per kommun är punktligheten bäst i Fagersta (50% av ankomsterna sker inom 1 minut från tidtabelltid) och andelen försenade turer är minst i Hallstahammar (11%).

Linje 500 har störst kostnad av de regionala linjerna (24,3 miljoner kronor per år) och linje 551 har lägst kostnad (8,1 miljoner kronor per år). Kostnadstäckningsgraden är klart högst på linje 511 (nästan 50%) och lägst på linje 550B (cirka 20%). Sett till all inomregional busstrafik var den budgeterade kostnadstäckningsgraden 33% år 2024. Det finns även ett relativt stort bussresande till Uppsala län. Region Västmanlands kostnad för den länsöverskridande trafiken uppgick till 14,2 mnkr för år 2024.

Regional tågtrafik

Region Västmanland har ett omfattande järnvägsnät och ett stort antal stationsorter. Nedan beskrivs de tågbanor och tåglinjer som trafikerar länet.

UVEN är tåglinjen mellan Uppsala och Linköping via bland annat Sala, Västerås, Eskilstuna, Katrineholm och Norrköping. Linjen trafikeras av Mälartåg och Region Västmanland finansierar i enlighet med Mälardalstrafiks samverkansavtal sträckan Sala-Kvicksund.

UVEN har stor betydelse för såväl långväga resande som för lokal och regional pendling. För Västmanland är det särskilt sträckorna Sala-Heby-Morgongåva-Uppsala, Sala-Ransta-Västerås, samt Västerås-Kolbäck-Kvicksund-Eskilstuna som har stor betydelse för lokalt och regionalt resande. Sala är en viktig bytespunkt för resande mellan Dalarna och södra Sverige.

Dagens utbud är i nivå med den kapacitet som kan hanteras på delsträckorna. Fokus under kommande tioårsperiod är att arbeta för att säkerställa att trafiken kan utföras robust. Detta innebär främst att arbeta för kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder.

Mälarbanan omfattar sträckan Örebro-Stockholm via bland annat Köping, Arboga och Västerås. Trafiken på sträckan utförs på kommersiell grund av SJ. Linjen är viktig för pendling mellan Västmanland och Stockholm, Enköping och Örebro, samt inom länet i stråket Arboga-Köping-Västerås. Som följd av att linjen trafikeras på kommersiell grund har Region Västmanland begränsad påverkan på trafiken. Genom Mälardalstrafik finns biljettsamverkan med Movingo. VLs periodbiljetter gäller för resor inom kommun och region utifrån biljettyp. Inom ramen för periodkortsavtalen ställs också vissa grundkrav på utbudsnivå och kapacitet.

Dagens utbud motsvarar timestrafik som bas. Mellan Västerås och Stockholm förstärks trafiken under morgonens och eftermiddagens rusningstid till halvtimestrafik plus enstaka ytterligare insatsavgångar. Mellan Västerås och Arboga finns enstaka halvtimmesinsatser i rusningstid.

Svealandsbanan omfattar sträckan Örebro – Stockholm via bland annat Arboga, Kungsör och Eskilstuna. Trafiken på sträckan utförs av Mälartåg där Region Västmanland i enlighet med Mälardalstrafiks samverkansavtal har ett ansvar för finansiering av sträckan Örebro-Arboga-Kungsör-Eskilstuna (delen Örebro-Arboga respektive Kungsör-Eskilstuna samfinansieras med Region Örebro län respektive Region Sörmland).

För Region Västmanland är trafiken viktig för lokal och regional pendling mellan Kungsör/Arboga och Eskilstuna, Stockholm och Örebro. Trafiken på sträckan har ett utbud motsvarande timestrafik på sträckan Arboga-Kungsör-Eskilstuna. Trafiken till Örebro körs främst under rusningstid, övrig tid hänvisas resande till byten till Mälarbanans trafik Arboga-Örebro.

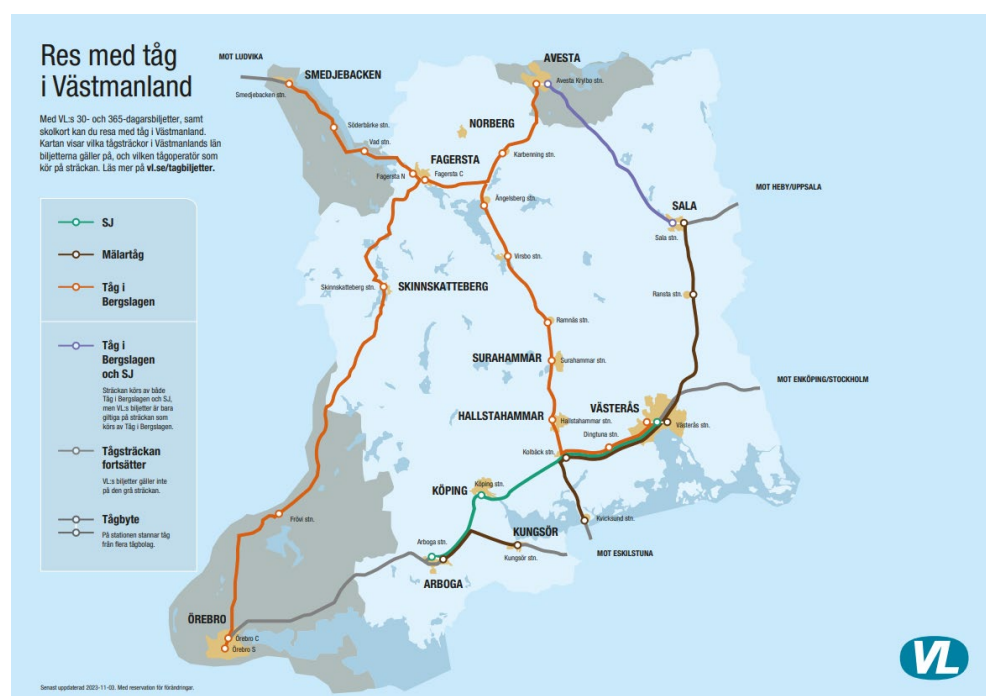
Bergslagspendeln sträcker sig mellan Västerås och Ludvika via bland annat Hallstahammar, Surahammar och Fagersta. Utbudet motsvarar på sträckan Fagersta – Västerås timestrafik med en insatsavgång Fagersta-Västerås på morgonen och Västerås-Fagersta på eftermiddagen. På sträckan Fagersta – Ludvika är basen tvåtimmarstrafik. Trafiken på sträckan utförs av Tåg i Bergslagen, där Region Västmanland i enlighet med samverkansavtal har ett ansvar för finansiering.

Tågtrafiken är en viktig pulsåder som binder samman nordvästra och södra länet med uppehåll på flera mellanliggande orter, vilket är positivt ur ett regionalt perspektiv men flera av stationerna har idag ett lågt nyttjande. I södra delarna av länet är utbudet för begränsat sett till pendlingsunderlaget vilket leder till att tågtrafiken blir underutnyttjad till förmån för den tätare

busstrafiken. Från Fagersta medför det begränsade utbudet i kombination med den långa restiden i de viktigaste resrelationerna ett relativt lågt resande.

De mindre stationsorterna inom Västmanland – Virsbo, Ängelsberg och Ramnäs – har samtliga haft en negativ befolkningsutveckling där resandet successivt minskat. Virsbo och Ramnäs har tappat var femte invånare sedan år 2000 trots att orterna under perioden har haft tåguppehåll och en restid till Västerås på under 40 minuter.

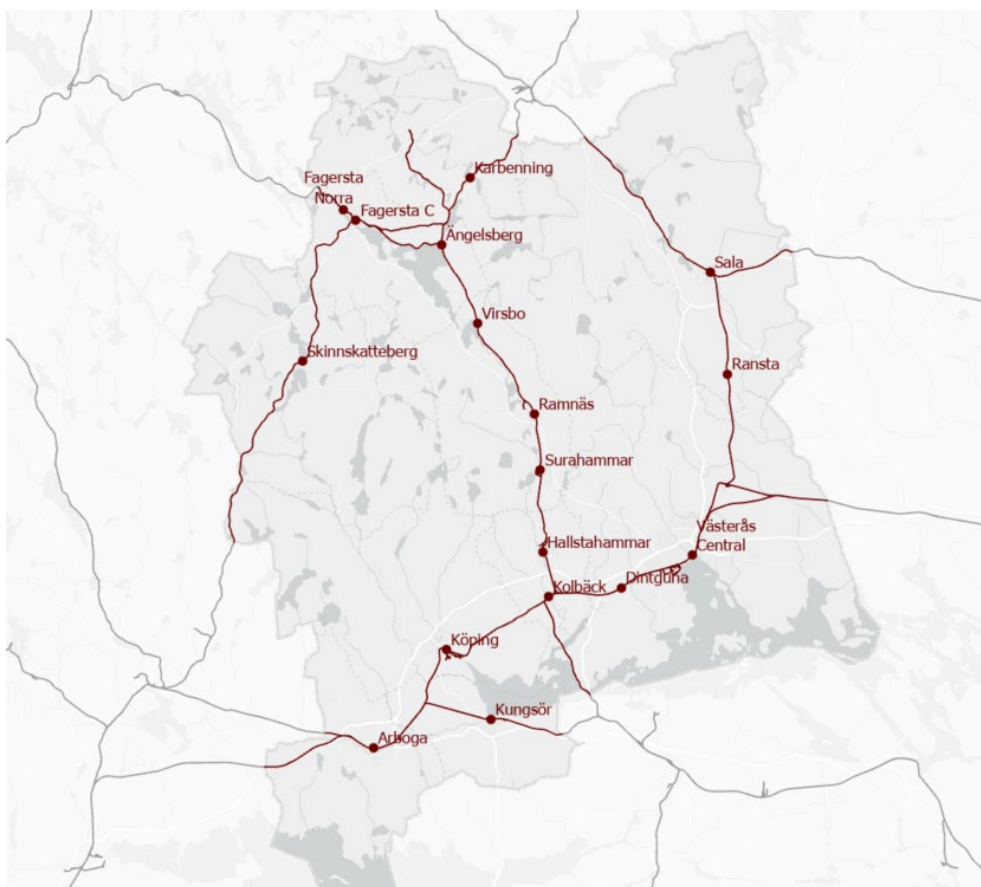
Godsstråket genom Bergslagen kopplar samman Mjölby – Storvik via bland annat Hallsberg, Örebro, Skinnskatteberg, Fagersta, Karbenning och Avesta. Stråket trafikeras av Tåg i Bergslagen och har vardagar en avgång per riktning – en morgontur mellan Fagersta – Örebro och en eftermiddagstur i motsatt riktning.



Figur 57 Tågoperatörer i Västmanland 2024. Bild: VL.

Utbud

Länet har totalt 17 stationer fördelat på 16 tätorter. Nedan beskrivs utbudet per kommun och i efterföljande figur och tabell visas hur många avgångar som går mellan länets stationer, samt utbudskilometer på de olika linjerna.



Figur 58 Stationsorter i Västmanland 2024. Bakgrundskarta: ESRI.

Arboga kommun

Kommunen har en järnvägsstation, Arboga station. Från Arboga station finns direktförbindelser mot Kungsör (17 + 17 avgångar per vardag, 106 + 105 avgångar per vecka), samt mot Västerås via Köping (17 + 17 avgångar per vardag, 134 + 136 avgångar per vecka).

Fagersta kommun

Kommunen har två stationsorter med totalt tre stationer, Fagersta (Fagersta C och Fagersta N) och Angelsberg (Ängelsbergs station). Samtliga stationer i Fagersta kommun har direktförbindelse mot Västerås via bland annat Surahammar och Hallstahammar (20 + 20 avgångar per vardag, 124 + 124 avgångar per vecka). Fagersta station har därtill

direktförbindelse mot Skinnskatteberg (2 + 1 avgångar per vardag, 14 + 9 avgångar per vecka) och Karbenning i Norberg (2 + 2 avgångar per vardag, 14 + 14 avgångar per vecka).

Hallstahammars kommun

Kommunen har två stationsorter, Hallstahammar och Kolbäck. Från Hallstahammar finns direktförbindelse till Fagersta C via bland annat Surahammar och Västerås C (20 + 20 avgångar per vardag, 124 + 124 avgångar per vecka).

Kolbäck station har direktförbindelse mot Västerås C (30 + 29 avgångar per vardag, 166 + 160 avgångar per vecka) och Sala (24 + 24 avgångar per vardag, 136 + 136 avgångar per vecka).

Kungsör

Kungsör tätort är kommunens enda stationsort. Kungsör station har direktförbindelse med Arboga (17 + 17 avgångar per vardag, 105 + 106 avgångar per vecka).

Köping

Köping är kommunens enda stationsort. Köpings station har direktförbindelse med Västerås (17 + 17 avgångar per vardag, 134 + 136 avgångar per vecka).

Norberg

Karbenning är den enda tätorten i Norbergs kommun som har tåg i linjetrafik året runt. Karbenning station har direktförbindelse mot Fagersta C (2 + 2 avgångar per vardag, 14 + 14 avgångar per vecka). Centralorten Norberg har endast museijärnväg som trafikerar sommartid.

Sala

Kommunen har två stationsorter, Sala och Ransta. Sala station har direktförbindelse med Västerås C (26 + 26 avgångar per vardag, 146 + 146 avgångar per vecka) och med Kolbäck i Hallstahammars kommun (24 + 24 avgångar per vardag, 136 + 136 avgångar per vecka). Ransta station har direktförbindelse mot Sala och Västerås C (17 + 17 avgångar per vardag, 101 + 101 avgångar per vecka).

Skinnskatteberg

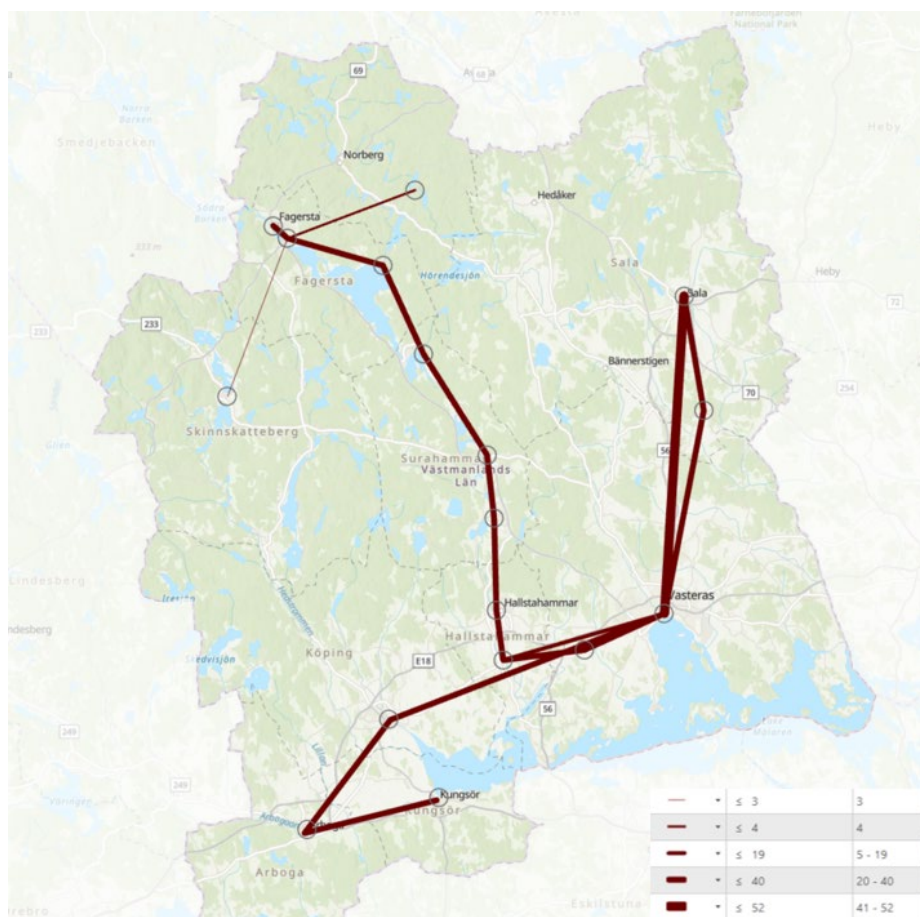
Skinnskatteberg är kommunens enda stationsort. Skinnskatteberg har direktförbindelse mot Karbenning i Norbergs kommun via Fagersta (1 + 2 avgångar per vardag, 9 + 14 avgångar per vecka).

Surahammar

Surahammars kommun har tre stationsorter – Virsbo, Ramnäs och Surahammar. Samtliga har direktförbindelser mot Västerås, Hallstahammar och Fagersta (20 + 20 avgångar per vardag, 124 + 124 avgångar per vecka).

Västerås

Västerås har två stationsorter, Västerås och Dingtuna. Västerås C har direktförbindelser mot alla kommunhuvudorter utom Kungsör, Skinnskatteberg och Norberg. Dingtuna har direktförbindelse mot Fagersta via bland annat Hallstahammar, Surahammar och Västerås C (20 + 20 avgångar per vardag, 124 + 124 avgångar per vecka).

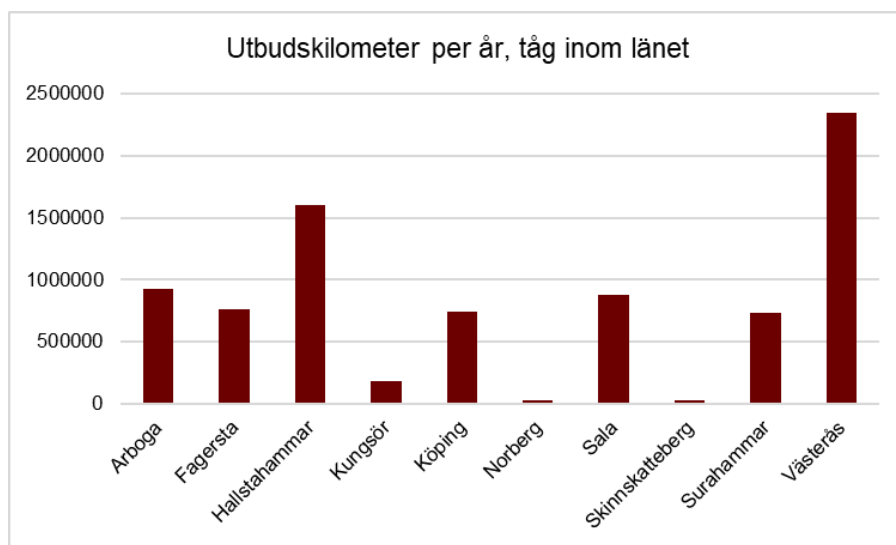


Figur 59 Tågutbud, antal avgångar per vardag 2024. Bakgrundskarta: ESRI.

Tabell 17 Tågutbud, inomregionala resor i Västmanland 2024.

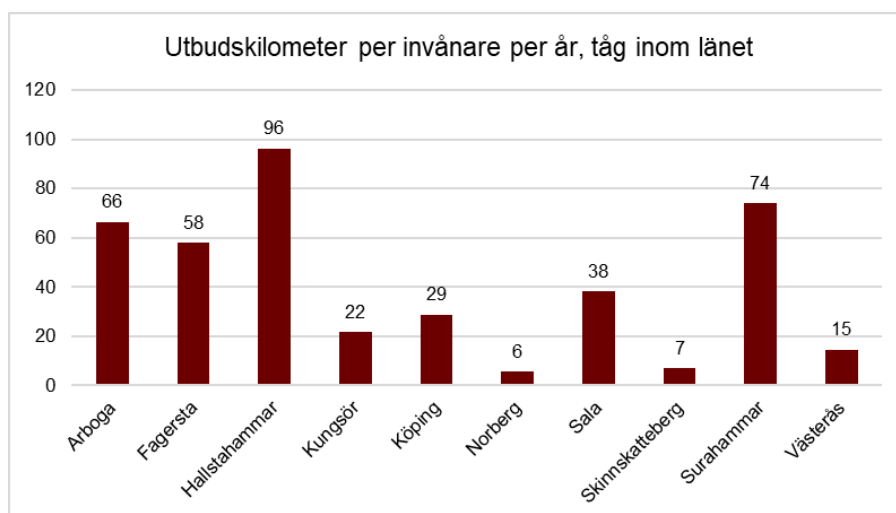
Bana/Linje	Stationsorter i Västmanland	Längd mellan stationer i Västmanland 2024	Utbudskilometer inom länet per år, per station
UVEN Uppsala – Linköping	Sala, Ransta, Västerås, Kolbäck	59 km	874 000
Mälardalsbanan Örebro - Stockholm	Arboga, Köping, Västerås	52 km	742 000
Svealandsbanan Örebro – Uppsala	Arboga, Kungsör	17 km	188 000
Bergslagspendeln Västerås – Ludvika	Fagersta, Ängelsberg, Virsbo, Ramnäs, Surahammar, Hallstahammar, Dingtuna, Västerås	80 km	729 000
Godsstråket	Karbenning, Fagersta, Skinnskatteberg	40 km	30 000

I Figur 60 redovisas utbudskilometer per kommun. Observera att utbudskilometer avser total sträcka inom länet per år för den/de tåglinjer som trafikerar kommunen. Av figuren framgår att Västerås och Hallstahammar har störst utbud, att Norberg, Skinnskatteberg och Kungsör har minst utbud och att övriga kommuner har likvärdigt utbud.



Figur 60 Utbudskilometer per kommun, inomregionala tågresor 2024.

I relation till antal invånare har Hallstahammar störst utbud (96 km per invånare och år) följt av Surahammar (74 km) och Arboga (66 km). Även med detta mått hamnar Norberg (6 km) och Skinnskatteberg (7 km) lägst i regionen.



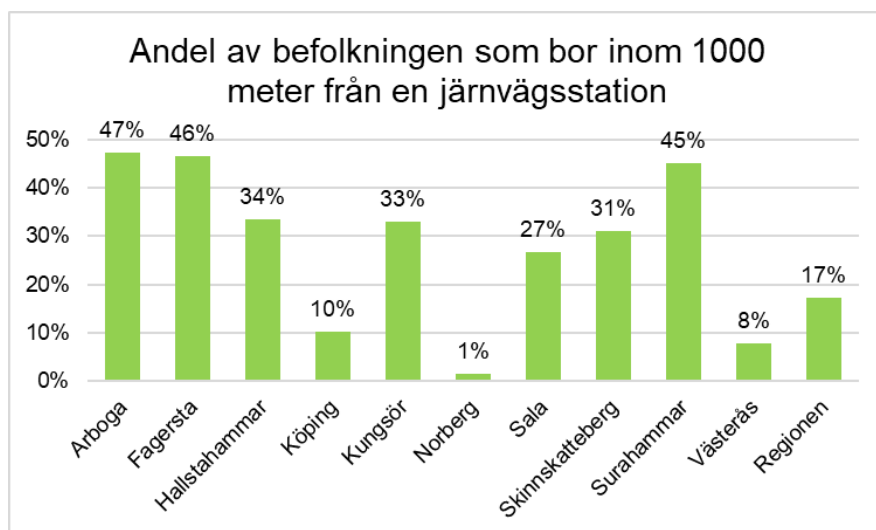
Figur 61 Tågutbud i relation till antal invånare 2024.

Tillgänglighetsanpassning

Uppgifter om tillgänglighet på länets tågstationer har inte kunnat tillhandahållas denna utredning.

Tillgång till regional tågtrafik

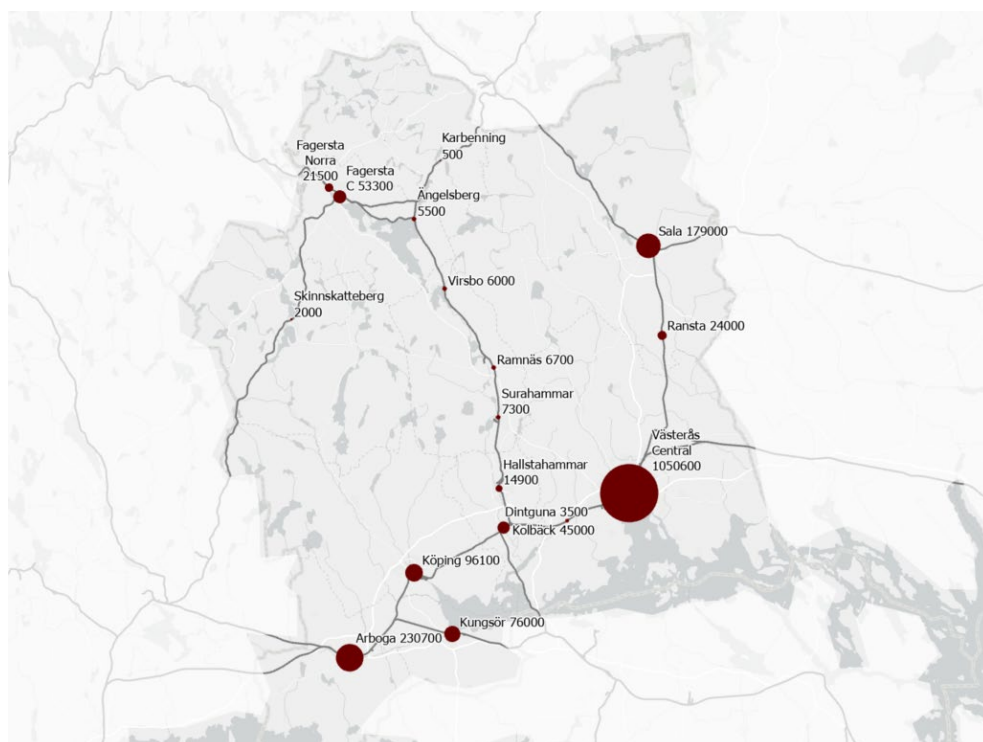
I Figur 62 visas hur stor andel av befolkningen i regionen och i respektive kommun som bor inom 1 000 meter från en järnvägsstation. Andel stationsnära boende är störst i Arboga, Fagersta och Surahammar, i dessa kommuner bor nästan hälften av befolkningen inom 1 000 meter från en station. Norberg är den enda kommun där kommunhuvudorten tillika största tätorten saknar en tågstation med regelbunden trafik och kommunen har även klart minst andel boende inom 1 000 meter från en tågstation.



Figur 62 Andel av befolkningen som bor inom 1 000 meter från en järnvägsstation 2024.

Resor

Antal påstigande per station redovisas i Figur 63 nedan. Västerås Central är den med stor marginal mest frekventerade stationen, ungefär hälften av de inomregionala tågresorna utgår från denna station. Bland övriga stationer noteras stort resande i Arboga, Sala, Köping, Kungsör och Fagersta. Observera att påstigandestatistik för regionalt resande på sträckan Sala – Avesta med annat bolag än Tåg i Bergslagen inte har kunnat tillhandahållas denna utredning. Hade andra linjer inkluderats hade Sala sannolikt haft det näst största resandet.

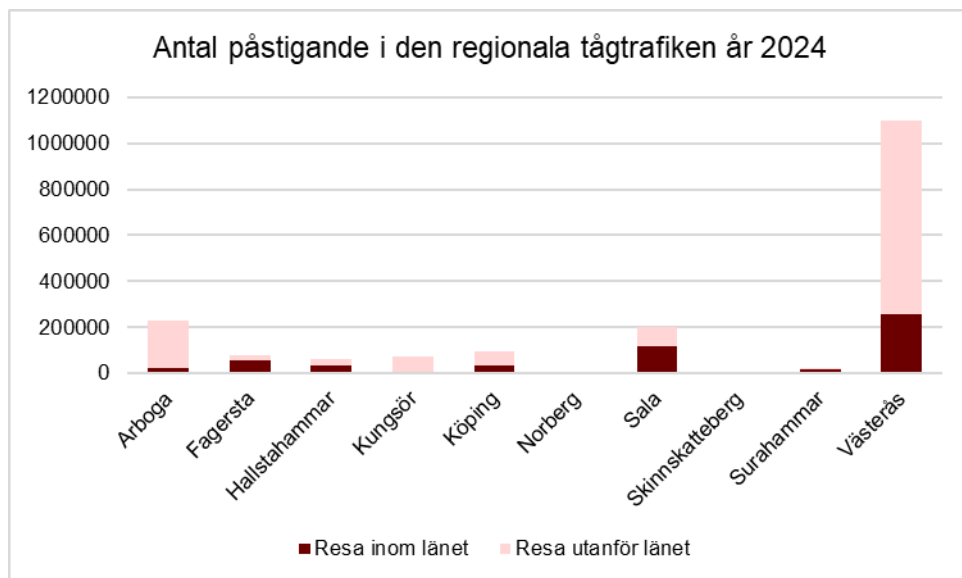


Figur 63 Påstigande på de regionala tågen per station 2024. Observera att påstigandestatistik för sträckan Sala – Avesta endast inkluderar Tåg i Bergslagen. Bakgrundskarta: ESRI.

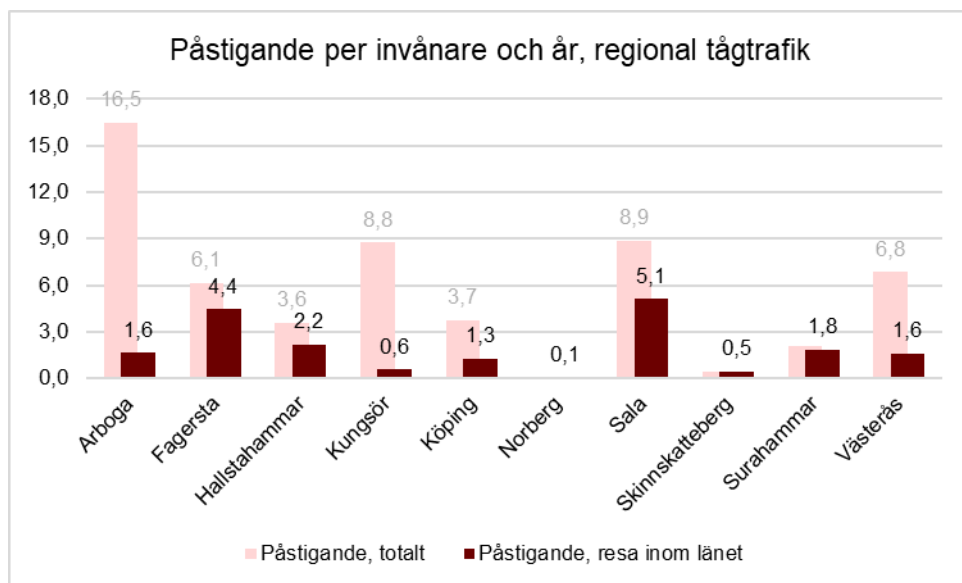
Antal påstigande på de regionala tågen fördelat per kommun redovisas i Figur 64. Andelen resor som sker inom länet har uppskattats utifrån restid och orternas dragningskraft.

Antal påstigande är klart störst i Västerås som har mer än en miljon påstigande på den regionala tågtrafiken per år. Bland övriga kommuner noteras att Arboga, Sala, Köping, Kungälv och Fagersta har ett relativt stort resande. Observera att data saknas för regionalt resande mellan Sala – Avesta undantaget de resor som sker med Tåg i Bergslagen. Sala har alltså sannolikt ett större totalresande än vad figuren visar.

Arboga är den kommun som har störst resande i relation till befolkningsstorleken, se Figur 65. Arboga, tillsammans med Kungälv, Västerås och Köping är samtidigt kommuner där merparten av tågresaerna sker till orter i andra län. Studeras endast inomkommunala resor har Sala flest resor i relation till antal invånare (5,1 resor per invånare och år) följt av Fagersta (4,4 resor) och Surahammar (2,0 resor).



Figur 64 Antal påstigande i den regionala tågtrafiken år 2024.



Figur 65 Regionala tågresor per invånare och år 2024. Observera att andelen resor inom länet har uppskattats utifrån reslängd och storlek på stationsorterna längs med linjen, undantaget på sträckan Arboga – Köping – Västerås där data om resenärernas på- och avstigningsstation finns.

Punktlighet

I Kollektivtrafikförvaltningens förvaltningsplan 2024 – 2026 anges målsättningen att tågtrafikens punktlighet ska vara 90 % och att andelen inställda turer inom tågtrafiken skulle vara max 8 %. Inget av målen uppnåddes, under 2024:

- Tågtrafikens punktlighet var 80,4 %
- 10,2 % av tågresorna ställdes helt eller delvis in.

Ekonomi

I Tabell 18 redovisas regionens budgeterade kostnader och intäkter för tåglinjerna. Tåg i Bergslagen, som har ett måttligt resande, har en låg kostnadstäckningsgrad. Den betydligt mer använda Mälardalstrafiken har en relativt hög kostnadstäckningsgrad. Observera att periodkortsgiltigheten av VLs biljetter med SJ, TiB och MDT ger intäkter och kostnader, det går dock inte att särskilja hur stora del av periodkortsintäkterna som är knutna till tågtrafiken. Periodkortsintäkterna har till den här utredningen fördelats mellan tåg- och regionbusstrafik enligt antagande från Kollektivtrafikförvaltningen.

Tabell 18 Regionens budgeterade kostnader och intäkter för tåglinjerna 2024.

Linje	Bruttokostnad	Intäkter	Nettokostnad	Kostnads- täcknings- grad	Kostnad per invånare per år
Tåg i Bergslagen	104 718 000	18 705 000	86 013 000	18 %	306
Mälardalstrafik	112 548 000	67 383 000	45 165 000	60 %	161
Totalt	217 266 000	86 088 000	131 178 000	40 %	466

Sammanfattning

Tågutbudet är relativt stort i merparten av länet. Störst utbud har Västerås, med täta avgångar mot stora delar av Västmanland och angränsande län. Skinnskatteberg och Norberg har minst utbud och Norberg är den enda kommunhuvudorten som inte har tågstation med regelbunden trafik.

I tre kommuner (Arboga, Fagersta och Surahammar) är tillgängligheten till tåg mycket god, i dessa kommuner bor nästan 50 % av invånarna inom 1 000 meter från en tågstation med tät trafikering. I Västerås, Köping och Norberg bor en majoritet längre ifrån en tågstation.

Det inomregionala tågresandet är relativt stort men merparten av tågresorna har destinationer utanför länet. Detta gäller framför allt i kommuner där större orter finns i angränsande kommuner utanför länet (exempelvis Arboga – Örebro och Kungsör – Eskilstuna). I stråk där regionala bussar går parallellt med tåget (exempelvis Västerås – Surahammar och Hallstahammar) är tågresandet litet i förhållande till bussresandet.

Regionens kostnader för tågtrafiken är störst för Mälardalstrafiken – bruttokostnaden är 112,5 miljoner kronor per år, att jämföra med 104,7 miljoner kronor per år för Tåg i Bergslagen. Kostnadstäckningsgraden är samtidigt betydligt bättre för Mälardalstrafiken. Nettokostnaden är med stor marginal störst på Tåg i Bergslagen.

