



KOMMUNTRANSPORTPLAN 2020-2024 SURAHAMMARS KOMMUN MED UTBLICK MOT 2030-2050

**Antagen av Kommunstyrelsen i Surahammars kommun
2020-05-04, KS § 36. Syftet är att utgöra Surahammars
kommuns efterfrågade inspel till Västmanlands läns
Regions Kollektivtrafikförvaltnings planeringsarbete.**



Förord

Surahammars kommun ligger bra till! Läget mitt i det expansiva mellansverige är unikt bra.

Arbetspendlingen har ökat med 50% de senaste tjugo åren och fortsätter öka till och från den lokala arbetsmarknadsregionens centrum, Västerås.

Arbetspendling år 2017

Hallstahammar/Surahammar-Västerås samt omvänt	5 843 personer enligt Regionfakta
Falun-Borlänge, samt omvänt	6 688 personer, enligt Borlänge kommun
Norrköping-Linköping, samt omvänt	7 620 personer enligt Linköpings kommun
Västerås-Stockholm , samt omvänt	5 417 personer enligt Mälardalsrådet

Kollektivtrafikandelen pendlare Hallstahammar-Surahammar-Västerås samt omvänt är 15-17%. Resandet med regionala busslinjen 514 har minskat med 5-7% under 2019 jämfört 2018. Uteblivna ungdomskort är sannolikt en orsak. Försämrad tillgänglighet i Surahammars tätort kan ha bidragit. Bergslagpendeln har bortsett från enstaka år dragits med problem med tågföringen i 28 år. Under 2019 ställdes t ex 329 tåg in.

Bilnehavet är bland landets största, större än riksgenomsnittet. Pendlare hänvisas till egen bil till 83-85%.

Under tiden sedan 2012 har Regionen förstärkt utbudet av regional kollektivtrafik märkbart för de fyra minsta kommunerna i länet, där underlaget är minst och där taxan är lägre än Surahammar-Västerås för att öka attraktionskraften.

En generell översyn är motiverad där en återgång till principen innan 2012, dvs utbud i förhållande till efterfrågan / underlag återinförs. Målet bör vara 25% andel kollektivtrafikresenärer av arbetspendlingen Surahammar-Västerås. Tågfrågorna måste få sin lösning.

Ska tågtrafiken ha möjlighet attrahera fler måste kvaliteten i tågföringen säkerställas på ett helt annat och bättre sätt än hittills. Den direkta tillgängligheten utan tidsödande byten måste förbättras genom fler lokala tågstopp med resandeutbyte.

Andelen äldre är 24-25% och ökar. Det ställer krav och kommer att ställa större krav på tillgängligheten lokalt till allmän kollektivtrafik. För att rymmas inom anslagna planerings- och ekonomiska ramar måste utbudet effektiviseras och rationaliseras samt samordningen förbättras än mer.

Resenärerna och resenärernas behov och önskemål måste sättas i fokus.

Surahammars kommun genererar bland de största pendlarströmmarna i mellansverige bortsett från pendlingen inom stockholmsområdet och relationen Uppsala-Stockholm.

Kollektivtrafiken hör framtiden till av många skäl, inte minst av hänsyn till klimatet. En positiv utveckling av samhällsbygget ställer ökade krav på en attraktiv allmän regional kollektivtrafik.

Ledord som "ökad tillgänglighet till en vidgad arbets- och skolmarknad" får inte ignoreras vid prioriteringen av krympande planerings- och ekonomiska resurser. Utbudet av regional kollektivtrafik måste anpassas bättre till efterfrågan / underlag.

Innehållsförteckning	Sidan
Bakgrund	4
Inledning	7
Underlag för kollektivtrafiken	9
Befolkning	10
Restider	12
Länstransportplaner	13
Nuläget	15
Ekonomi	16
Surahammars kommun	17
Regional kollektivtrafik	24
Resande Surahammar	25
Klimathänsyn	26
Förslag	27
Lagstiftning, riktlinjer, mm	34
Länsavtalet kollektivtrafikansvaret, bilaga	35
Efterfrågan / utbud, bilaga	40

Bakgrund

Lagar

Kollektivtrafiken är reglerad i lag. Den allmänna kollektivtrafiken regleras i lagstiftning sedan 1979. Senaste justeringen var 2012. I varje län är ansvaret för en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning länets landstings/regions och kommuners i samverkan.

Man har organiserat samverkan på olika sätt i olika län.

Avtal

I Västmanlands län är regionen och länets tio kommuner överens i avtal från 2012, reviderat 2018, att det är regionen som är kollektivtrafikmyndighet. Regionen verkar genom en Kollektivtrafiknämnd som för verkställighet av politiska beslut och anordnande av regionala busstrafiken verkar via sin Kollektivtrafikförvaltning. Kollektivtrafikförvaltningen anordnar länets sjukresor samt vissa kommuners färdtjänst genom egen beställningscentral och upphandling av transporterna.

Regionen tar fram Trafikförsörjningsprogram med mer detaljerad Trafikplan i samråd med kommunerna för länet som styrande dokument. Regionen verkar under varumärket VL.

Regionen anordnar och ansvarar enligt avtalet för den regionala tåg- och busstrafiken medan respektive kommun anordnar och ansvarar för den inomkommunala kollektivtrafiken i sin kommun. Den inomkommunala kollektivtrafiken kan överföras till regionen vad gäller utförandet i olika omfattning enligt bilaterala överenskommelser i särskild ordning. Samspel över ansvarsgränserna och samplanering är av vital betydelse för kollektivtrafiken attraktivitet i ett helhetsperspektiv.

Utförande av utbudet

Busstrafik

Svealandstrafiken är ett bussåkeri, fd VL-åkeriet, som i grunden etablerades på 1920-talet som Västerås stads stadsbussföretag. År 1979 övertog man SJ-busstrafik i länet och även en rad andra privata bussföretag och byggde på så sätt en kompetent produktionsorganisation av busstrafik som utför huvuddelen av länens busstrafik i egen regional regi och på uppdrag från Kollektivtrafikförvaltningarna. År 2019 utökades verksamheten till att omfatta även Örebro län inkl Örebro stadsbussstrafik. Ägare är numer Regionerna Västmanland och Örebro. Svealandstrafiken upphandlar även kompletterande busstrafik från en rad ramavtalsleverantörer, ett antal privatägda bussföretag.

Tågtrafik

Tåg i Bergslagen ägs av de fyra Bergslagsregionerna inkl Västmanland. Organisationen anordnar tågtrafik i de fyra länen, bl a Bergslagspendeln genom upphandlingar. För närvarande har SJ uppdraget. Man förfogar över 23 Regionatåg, 5 äldre X14-tåg och ett från SJ inhyrt X40-tåg (år 2020).

Mälardalstrafiken ägs av länen runt Mälaren. Organisationen anordnar tågtrafik i Mälardalslänen, bla UVEN, och har avtal med SJ om Mälärbanan Västerås-Stockholm, dock på kommersiell bas. Gemensamma biljetter mm säljs under varumärket Movingo.

Transitio ägs av många parter i landet och äger tåg som uthyrs till regionerna vid upphandlingar.

Transportinfrastruktur

Trafikverket har statens samlade uppdrag anordna och underhålla statlig transportinfrastruktur i landet. Tidigare Rikstrafiken, som stöder olönsam nationell kollektivtrafik, ingår i Trafikverket sedan ett antal år.

Regionerna har Länsstyrelsernas tidigare uppdrag fördela statliga bidrag till regional transportinfrastruktur. Man samlar arbetet i en Länstransportplan som tas fram i samråd med kommunerna.

Syfte med Kommuntransportplanen

Syftet med föreliggande Kommuntransportplan är flera:

- Enligt det sk länsavtalet beslutar berörd kommun upplägg och ekonomi inkl taxa avseende den kommunala allmänna kollektivtrafiken, Kommuntransportplanen är kommunens beslutsunderlag.
- Enligt lagstiftning beslutar berörd kommun upplägg och ekonomi inkl taxa avseende den kommunala särskilda kollektivtrafiken utifrån lagstiftning och kommunens egna riktlinjer, Kommuntransportplanen är kommunens beslutsunderlag.
- Den regionala allmänna kollektivtrafiken är enligt det sk länsavtalet regionens ansvar att anordna, besluta och finansiera inkl fastställa taxorna mm efter samråd med kommunerna. Kommunens viljeinriktning, kommunens önskemål efterfrågas av regionen. Kommuntransportplanen utgör kommunens dokumenterade viljeyttring.
- Regionen efterfrågar även kommunens inspel vad gäller planeringen av transportinfrastruktur mm, Länstransportplanen. Kommunen yttrar sig officiellt på annat sätt. Kommuntransportplanen kan i detta avseende ses som ett diskussionsunderlag.

På statlig nivå initieras cykling som en naturlig del att nämna i kollektivtrafiksammanhang. Regionen har följt upp den statliga viljeinriktningen genom en Regional cykelplan.

Region Västmanlands vision är att alla ska ha möjlighet att på ett enkelt och tryggt sätt, genomföra alla resor genom att gå, cykla och / eller använda kollektiva transportmedel.

Gång- och cykelinfrastrukturen ska möjliggöra ett enklare liv för alla, på lika villkor, i Västmanland.

Mål som strategin syftar till att nå är:

- 1 procentenhets ökning per år för hållbara huvudresor till arbete, tjänsteresor och studier per år
- 3 procentenheters ökning av den totala andelen hållbara huvudresor per år

En förutsättning för att nå målet och närma oss visionen är en god samverkan, samspel mellan offentliga aktörer.

Många motioner i Riksdagen behandlar utveckling av cykel användningen. Om fler väljer cykeln framför bilen leder det inte enbart till minskade utsläpp utan även till bättre folkhälsa. Fler cykelvägar på landsbygden och i tätorter ger både en friskare befolkning och en miljövänligare trafik.

Trafikutskottet har därför fått i uppdrag att utreda möjligheterna att planera för cykelbanor utmed alla större vägbyggen från början och att bygga till cykelbanor på de vägar där sådana saknas. Det är även viktigt att möjligheten att cykla inte tas bort när nya mer trafiksäkra vägar byggs. När landsbygdsvägar byggs om till två-plus-ett-vägar med mittseparering tas ofta vägrenen bort, där man

tidigare har kunnat cykla. Vid många sådana vägar saknas nu möjlighet att cykla längs vägen. Dessa vägar bör få tydligt avgränsade cykelbanor så att vägarna även blir tillgängliga för cyklister.

För att uppmuntra till ökat cyklande och mindre bilanvändning skulle mål enligt uppdraget till Trafikutskottet förslagsvis kunna vara att;

- Tio procent av alla vägar i Sverige ska ha cykelvägar år 2025.
- År 2030 ska 30 procent av alla vägar ha cykelvägar.
- År 2040 ska 40 procent av alla vägar ha cykelvägar

Surahammars kommun arbetar aktivt med förbättrade förutsättningar för cykling.

Inledning

Kollektivtrafiken hör framtiden till av flera skäl. Inte minst av klimatskäl är det angeläget att kollektivtrafikens attraktivitet ökar och bilberoendet minskar.

Kollektivtrafikens främsta uppgift är att erbjuda samhällets medborgare en service som ger grundläggande tillgänglighet till sysselsättning, vård, inköp, kultur, fritidsaktiviteter och andra vardagliga göromål. Önskemålen och behoven i befolkningen skiftar, bl a beroende på ålder, eventuella funktionshinder och tillgången till andra fortskaffningsmedel. Det är således en stor utmaning för kollektivtrafikens företrädare att planera en kollektivtrafik som är attraktiv för så många medborgare som möjligt. För att resenärernas behov ska tillgodoses måste hela resan, från start- till målpunkt, kunna genomföras på ett enkelt och bekvämt sätt.

Regionen borde i större utsträckning välja att satsa på och prioritera regional kollektivtrafik i starka pendlingsstråk, områden där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval.

Prioritering

Om man sammanställer enbart relevanta behov i samhället når man behov av åtgärder som sammantaget skulle innebära omkring fem gånger vad kommuner och regioner har möjlighet att finansiera verksamhet med. Följaktligen måste det prioriteras vad som får anses mest nödvändigt.

Länets prioritering av utbud av kollektivtrafik

Verksamheten i nuvarande generell organisation och fördelning av ansvar är reglerat sedan 1979. Landstinget/regionen/kommunerna har delat på ansvaret på olika sätt. Ambitionen från 1979 var länge, och år, att ena halva kostnaden skulle/skall bäras med resenärerna egenavgifter och andra halva kostnaden med skattebidrag. Beräkningarna harskett på olika avtalade sätt. Sedan 2012 är det avtalat att Landstingen/regionen ansvarar för all regional kollektivtrafik med tåg eller buss mellan länets kommunala centralorter och till vissa mål över länsgräns medan respektive kommun ansvarar för den inomkommunala lokala kollektivtrafiken. Finansieringen med resenärerna egenavgifter har minska över åren till omkring 34%. Omkring 66% av verksamheten finansieras med skattebidrag.

- Under tiden 1979-2011 prioriterades utbud i förhållande till efterfrågan/underlag. Den lokala tillgängligheten till regional kollektivtrafik utan byte lokalt mellan trafikslag ansågs värdefull för kollektivtrafiken attraktionskraft under samma period.

Landstinget/regionen har ändrat strategi sedan 2012.

- Regional kollektivtrafik ska i huvudsak framföras så direkt, så gott som möjligt mellan respektive kommuns resecentrum/jvstn oavsett tåg eller buss. Lokal tillgänglighet ska tillfredsställas genom lokal separat kommunal matarbusstrafik med byte till regionala utbudet för att uppnå helhet i reskedjan.
- Principen att anordna utbud relativt efterfrågan/underlaget har i huvudsak övergivits och ersatts med en grundläggande princip att alla kommuners centralorter ska erbjudas ett minsta attraktivt utbud oavsett underlag.

Konsekvenser av ändrade principer

När 50-åriga etablerade planeringsprinciper övergavs, som t ex i Surahammars tätort 2016, när den sk norra slingan för expressbuss 514 övergavs av regionen, protesterade befolkningen genom mer än 1 200 namnunderskrifter med begäran att slingan skulle återupptas. Kommunen var villig ersätta regionen ekonomiskt för att fortsätta med trafikeringen av slingan med regionen vidhåller sina

principer. Det gav mycket negativ publicitet. Sannolikt minskade resandet med busslinjen något genom minskad tillgänglighet.

Ökade insatser, ökat utbud successivt från regionen i underlagssvaga relationer, som sedan 2012, medför att utbudet ökat kraftigt där efterfrågan är låg p g a jämförelsevis litet underlag medan underlagsstarka relationer som t ex Surahammar-Västerås inte kunnat få efterfrågan tillfredsställd fullt ut inom anslagna regionala planerings- och ekonomiska ramar. Här har befolkningen istället hänvisats till den egna bilen, vilket märks tydligt i rusningstid på riksväg 66.

Dessutom har resenärernas egenavgifter, kommunernas kostnad för skolkort mm sedan 2012 fastställts högre genom ändrad zon-indelning, i nämnda relationer för att dämpa övrefterfrågan av kollektivtrafik och finansiera behovet av större utbud.

Länets fyra minsta kommuners regionala kollektivtrafikutbud har utvecklats kraftigt av regionen sedan 2012.

- Mätt i kommunernas invånarantal jämfört antalet regionala avgångstider per vintervardag i dessa kommuners relationer med grannkommunerna inom länet får man genomsnittligt faktorn 45 (från 33 till 55). Dvs 45 invånare per avgångstid av regional kollektivtrafik, buss och tåg.
- Surahammars befolknings motsvarande jämförbara faktor är 73, dvs invånare per avgångstidregional buss och tågtrafik.
- Det betyder att invånarna i de fyra minsta kommunernas invånare har 62% (Surahammar) större utbud av regional kollektivtrafik inom regionens ansvar.

Jämför man kommunernas antal arbetspendlar med utbudet av regional kollektivtrafik får man ännu mer anmärkningsvärt resultat.

- Avrundat arbetspendlar 4 300 personer mellan länets fyra minsta kommuner och grannkommunerna.
- Motsvarande för Hallstahammars och Surahammars kommun är sammantaget avrundat 7 000 personer.
- Varje regional kollektivtrafikavgång i länets fyra minst kommuner kan teoretiskt maximalt efterfrågas av 6,5 personer.
- Varje regional kollektivtrafikavgång i Surahammars kommuner kan maximalt efterfrågas av 15,0 personer.
- De fyra minsta kommunerna har genomsnittligt 2,3 gånger större utbud.

Anpassning av utbud till efterfrågan / underlag

Normalt anpassas utbud till efterfrågan/underlag av varor och tjänster i de flesta branscher. Denna normala grundläggande princip tillämpades i Västmanland vad gäller regional kollektivtrafik 1979-2011. Från 2012 ändrade regionen synsätt och menar nu att flertalet ska ha ungefär samma tillgång till utbud, oavsett underlaget. Detta förändrade synsätt har medfört att större delen av den pendlande befolkningen i Surahammars kommun hänvisas till resa med egen bil. Det är inte önskvärt i ett klimatperspektiv, inte minst.

Underlag

Arbetspendling år 2017, antal personer per relation, kommunnivå, bägge riktningar sammantaget
Antalet personbilar 2018/2019
Källa Regionfakta/Trafikverket

Surahammar –	Västerås	2 066 personer
	Hallstahammar	371 personer
	Fagersta	194 personer

Surahammar, inom Surahammars kommun; 1 936 personer

Antal registrerade personbilar i trafik; 5 739 st, 572 st per 1 000 invånare
Riksgenomsnittet; 477 st per 1 000 invånare

Räkneexempel bygger på att normalt 75% reser två resor per person av personerna som arbetspendlar. Det brukar antas att arbets- och skolpendlingen är 52% av alla resor enligt RVU, nationell Resvaneundersökning.

Omkring 50% av arbetspendlingen sker under två maxtimmar morgon och eftermiddag

Utveckling arbetspendling Surahammar-Hallstahammar-Västerås samt omvänt, antal personer

1997	2004	2013	2017
3 897	4 760	5 396	5 843
100%	122%	138%	150%

Arbetspendlingen har ökat med 50% i tjugo år och fortsätter öka.



➤ **Störst folkökning att vänta bland de äldsta**

Källa SCB 2018

År 2028, om tio år, beräknas Sveriges folkmängd att passera 11 miljoner. Enligt SCB:s senaste framskrivning kommer det då att vara 231 000 fler barn och unga, 399 000 fler i åldrarna, 19–64 år, och 309 000 fler som är 65 år och äldre jämfört med idag. Allra mest, procentuellt sett, ökar de som är 80 år och äldre och år 2028 beräknas de vara 255 000 fler än idag, en ökning med 50 procent.

De senaste åren har befolkningsökningen varit snabb. I början av 2017 passerade Sveriges **folkmängd** 10 miljoner och enligt framskrivningen av Sveriges befolkning som SCB publicerar idag kommer 11-miljonersstrecket passeras om 10 år under 2028. Därefter beräknas det dröja ytterligare drygt 20 år innan folkmängden i början av 2050-talet passerar 12 miljoner. I slutet av framskrivningsperioden, år 2070, beräknas folkmängden vara nära 13 miljoner.

Framskrivningen av den framtida befolkningen bygger på antaganden om hur barnafödandet, dödligheten samt in- och **utvandringen** kommer att utvecklas.

År 2028 beräknas att:

- 126 800 barn föds, vilket är 11 000 fler än det föddes år 2017. Av dem har en tredjedel en **utrikes född** mamma, en något högre andel än idag.
- 112 000 invandrar vilket är 32 000 färre än 2017. Av dem är 15 000 personer **födda** i Sverige som återvänder och 97 000 födda utomlands.
- 76 000 utvandrar vilket är 30 000 fler än 2017. Av dem är 22 000 födda i Sverige och 54 000 födda utomlands.
- 100 000 avlider, det är 8 000 fler än vad som avled 2017. Av dem är, precis som idag, över en fjärdedel 90 år eller äldre.

○ Utvecklingen i olika åldersgrupper

▪ **Antalet barn förväntas öka**

Enligt beräkningarna i framskrivningen kommer det om tio år att vara 40 000 fler barn i förskoleåldern, 1–5 år och 107 000 fler i skolåldrarna, 6–15 år.

▪ **Ungdomar i gymnasieåldern ökar**

Det förväntas vara 73 000 fler ungdomar i åldern 16–18 år än idag, det är en ökning med 22 procent. Ökningen beror främst på att de små kullarna födda runt år 2000 ersätts av större kullar födda runt år 2010.

▪ **De unga vuxna, i åldrarna 19–24, år ökar**

Unga vuxna ökar nästan lika mycket i antal som ungdomar i gymnasieåldern, och beräknas vara 64 000 fler än idag. Det motsvarar en ökning med 9 procent.

▪ **25–64-åringarna ökar, utrikes födda står för hela ökningen**

Antalet i de mest förvärsaktiva åldrarna, 25–64 år, beräknas vara 336 000 fler än idag. De som är födda i Sverige i denna åldersgrupp minskar i antal, de blir 69 000 färre. Idag är 24 procent i dessa åldrar födda utomlands. Enligt framskrivningen kommer 30 procent i åldrarna 25–64 år vara födda utomlands år 2028.

- **Minst ökning bland 65–79-åringar**

65–79-åringar beräknas vara 55 000 fler år 2028. De i dessa åldrar som är födda i Sverige kommer att vara färre om tio år än idag. Det beror på att de stora kullarna födda på 1940-talet ersätts av de mindre kullarna födda på 1950-talet.

- **50 procent fler 80 år och äldre**

När kullarna födda på 1940-talet fyller 80 år ökar denna åldersklass i antal. År 2017 är de drygt en halv miljon, de förväntas att vara 255 000 fler om tio år. Det är en ökning med 50 procent. Förutom att det är stora födelsekullar som är i denna åldersklass bidrar också den ökande livslängden till att antalet ökar. Mäns livslängd ökar snabbare än kvinnors och det blir tydligt i åldersgruppen 80 år och äldre. Idag är det 65 män per 100 kvinnor bland personer som är 80 år och äldre, om tio år är det 78 män per 100 kvinnor.

Andelen äldre, 65 år och äldre, år 2018

Surahammars kommun	25,0%
Riket	19,9%

Andelen äldre förväntas öka fortlöpande över åren.

- **Verkliga / teoretiska totala restider, inkl bytestider 5 minuter per byte, enligt**

www.eniro.se

Samtrafiken Sveriges ReseRobot

www.vl.se

Surahammar jvstn – Västerås jvstn	15 minuter 32 minuter	Bergslagspendeln, tåg Buss 514
Dalskogen Surahammar – Hacksta Västerås	19 minuter 63 minuter 72 minuter	Egen bil Egen bil/tåg/buss Egen bil/buss/buss
Dalskogen Surahammar – Finnslätten Västerås	24 minuter 51minuter 61 minuter	Egen bil Egen bil/tåg/buss Egen bil/buss/buss

- **Uppskattade totala restider Bergslagspendeln, tåg, vid flera tågstopp med resandeutbyte**

Dalskogen Surahammar(2 – Hacksta Västerås	32 minuter	Egen bil/tåg
Dalskogen Surahammar(2 – Finnslätten Västerås	42 minuter	Egen bil/tåg

(2 = Inkl promenad 10 minuter lokalt i Surahammar

Påbörjat arbete med länets förnyade Länstransportplan, Regionen vill ha kommunalt inspel

Surahammars kommun

- **Vägar:**
- Planskildhet Surahammars tätort, järnvägs korsning

- **Kollektivtrafik:**
- Resecentrum Surahammars tätort, Ramnäs tätort, Virsbo tätort inkl anslutningar
- Motorvägshållplatser Virsbo, Ramnäs, Surahammar / riksväg 66
- Tågstopp på linjen Bergslagspendeln för resandeutbyte för ökad tillgänglighet
 - Västerås västra Hacksta läge vid bef gc-tunnel
 - Västerås norra läge Finnsletten vid Lundalets bron
- Plan för upprustning busshållplatser hela kommunen

- **Gc-vägar**
- Plan för heltäckande gång- och cykelvägnät:
 - Virsbo-Fagersta
 - Virsbo-Ramnäs
 - Ramnäs-Surahammar
 - Surahammar-Västerås
 - Surahammar-Hallstahammar

- **Besöksnäringen**
 - Cykelled utmed Strömsholms kanal, projekt i särskild ordning

Påbörjat arbete med länets förnyade Länstransportplan, Regionen vill ha kommunalt inspel

Västerås, som direkt berör Hallstahammar och Surahammar

- Tågstopp på linjen Bergslagspendeln för resandeutbyte för ökad tillgänglighet
 - Västerås västra Hacksta läge vid bef gc-tunnel
 - Västerås norra läge Finnlätten vid Lundaeds-bron
- Framkomlighet för busstrafiken, 514
 - Ombyggnad Västerås resecentrum
 - Direkt Finnlätten?
 - Körväg 514, via Vasagatan



NULÄGET

Inomkommunal kollektivtrafik Surahammars kommun

Riksfärdtjänsten berörs ej av förändringar, avtalen från 1993 löper enligt beslut kommunerna.

Kompletteringstrafik – ett lägsta basutbud, lika i hela länet, respektive kommun finansierar

Kollektivtrafikförvaltningen anordnar och ansvarar för Kompletteringstrafik enligt samma regler i länets samtliga tio kommuner.

Om närmaste busshållplatsen ligger mer än 1 200 meter från hemmet kan man ha rätt till kompletteringstrafik. Man har rätt till kompletteringstrafik om man är skriven på en adress som ligger mer än 1 200 meter från närmaste hållplats. Hållplatsen ska ha ett så kallat minimiutbud av trafik, vilket betyder att bussen passerar hållplatsen minst en gång per dag i varje riktning mellan klockan 8.00 och 18.00 på vardagar. Det måste också vara en uppehållstid på minst 60 minuter innan du kan påbörja din returresa. Man ansöker om kompletteringstrafik hos Kollektivtrafikförvaltningen. Man beställer resa på telefonnummer 020-21 21 21.

Man får boka max fyra resor per vecka. Man kan välja fyra enkelresor eller två tur och retur med högst 16 resor per månad. Pris per resa är 40 kr. Detta gäller alla resor, oavsett hur gammal du är eller i vilken del av länet du bor. Resor kan göras helgfri måndag till fredag mellan klockan 9.00 och 14.00. Första resan får påbörjas tidigast klockan 9.00, sista resan ska vara avslutad senast klockan 14.00. Beställning ska ske senast tre timmar innan avfärd, men gärna dagen innan.

Man får ta med bagage och husdjur utan kostnad, om man meddelar detta när du beställer resan. De måste kunna placeras på ett säkert ställe så det inte riskerar säkerheten för andra passagerare. Det är alltid föraren som bestämmer. Resan ska göras till närmaste ort inom Västmanlands län som har ett basutbud av handel och service, t ex bank, post och vårdcentral. Man får resa till och från den adress där man är skriven, alltså den adress som är registrerad hos Skatteverket.

Februari 2020, sammanställning

Ekonomi Surahammars kommun

	År 2018	År 2019
Surahammars kommun	15 992 931 kr	18 960 195 kr

Verkligt utfall redovisas ovan lokal allmän och särskild kollektivtrafik inkl färdtjänst, inkl bokning och samordning, exkl riksfärdtjänst och kompletteringstrafik.

	2018	2019
Björks Buss	14 842 349	17 919 381
Kollektivtrafikförvaltningen	20 000	20 000
Färdtjänst	1 149 582	1 040 814
Riksfärdtjänst	182 728	219 676
Summa	16 194 659	19 199 871

- Nettokostnad verkligt utfall kommun för kommun år för år. Kommunernas administrativa kostnader, kostnader för myndighetsutövning etc, tillkommer.

- **Surahammars kommun**

- **Allmän kollektivtrafik**

Brukslinjens linjetrafik Virsbo-Ramnäs-Surahammar

Lönehelgtrafiken låg efterfrågan

113A? Kollektivtrafiken lägger ned i juni 2020 på grund av låg efterfrågan, 9 resor senaste halvåret.

Tågbusstrafiken Virsbo-Ramnäs-Surahammar fortätter som nu? Faktureras Kollektivtrafikförvaltningen?

Lokallinje 8 i Ramnäs tätort

Lokallinje 9 i Virsbo tätort

Servicelinjetrafik Ramnäs-Surahammar

Se tidtabeller följande sidor.

Flextrafik i Surahammars, Ramnäs och Virsbo tätorter

Se beskrivning följande sidor.

BRUKSLINJEN

Virsbo – Surahammar Tidtabell 2019-2020

Gäller fr o m 16 december 2019 tills vidare
dock längst t o m 10 juni 2020



Helgfrid måndag-torsdag, nolntaxi

-	-	-	06.20A	-	06.30A	06.35A	06.45A
06.45	07.00	x	x	-	07.25	07.35	07.45
08.50	09.00	x	x	-	09.15	09.25	09.35
11.15	11.25	x	x	-	11.45	11.50	12.00
14.00	14.10	x	x	-	14.30	14.35	14.45
15.30	15.40	x	x	-	16.00	16.05	16.15
17.00	17.10	x	x	-	17.30	17.35	17.45
18.15	18.25	x	x	-	18.45	18.50	19.00

Natt efter helgfrid fredag, endast lönehelger, nolntaxi.

SE LISTA PÅ DATUM NEDAN!

23.57	x	x	x	-	00.27	00.32	00.42
01.57	x	x	x	-	02.27	02.32	02.42

Kombinera med linje 113A och 614, se www.wsl.se

Lördag & natt efter lördag, endast lönehelger, nolntaxi.
Söndagstrafik bedrivs endast tidig söndagsmorgon lönehelger. SE LISTA PÅ DATUM NEDAN!

10.30	x	x	x	-	11.00	11.05	11.15
13.30	x	x	x	-	14.00	14.05	14.15
15.30	x	x	x	-	16.00	16.05	16.15
23.57	x	x	x	-	00.27	00.32	00.42
01.57	x	x	x	-	02.27	02.32	02.42

Kombinera med linje 113A och 614, se www.wsl.se



Helgfrid måndag-torsdag, nolntaxi

04.50	04.55	05.05	-	x	x	05.20	05.35
06.00	06.05	06.15	-	x	x	06.30	06.45
10.30	10.35	10.45	-	x	x	11.00	11.15
13.15E	13.18E	13.30E	-	x	x	13.45E	14.00E
14.45	14.48	15.00	-	x	x	15.30	15.40
16.15	16.18	16.30	-	x	x	16.45	17.00

Natt efter helgfrid fredag, endast lönehelger, nolntaxi.

SE LISTA PÅ DATUM NEDAN!

23.12	23.17	23.27	-	x	x	x	23.57
01.12	01.17	01.27	-	x	x	x	01.57

Kombinera med linje 113A och 614, se www.wsl.se

Lördag & natt efter lördag, endast lönehelger, nolntaxi.
Söndagstrafik bedrivs endast tidig söndagsmorgon lönehelger. SE LISTA PÅ DATUM NEDAN!

09.12	09.17	09.27	-	x	x	x	09.57
12.12	12.17	12.27	-	x	x	x	12.57
14.12	14.17	14.27	-	x	x	x	14.57
23.12	23.17	23.27	-	x	x	x	23.57
01.12	01.17	01.27	-	x	x	x	01.57

Kombinera med linje 113A och 614, se www.wsl.se

A = anropsskydd, bokas senast kl 14.00 vardag innan resan

x = passerar utan tidsangivelse

E = kör endast skoldagar

1)-turen utgår från Brotheden

LÖNEHELSTRAFIK 16 dec 2019-10 juni 2020

DEC fr 20/12, lö 21/12 och natten mot söndag

JAN-FEB fr 31/1, lö 1/2 och natten mot söndag

MARS fr 28/3, lö 29/3 och natten mot söndag

APRIL fr 27/4, lö 28/4 och natten mot fredag

MAJ fr 30/5, lö 31/5 och natten mot söndag

Trafikupplysningar

Brukslinjen

Björks Bus 021-15 75 50 vardagar 8-17

VL Busslinjerna 614, 113A

Surahammar - Västerås

och (Västerås) Surahammar - Virsbo,

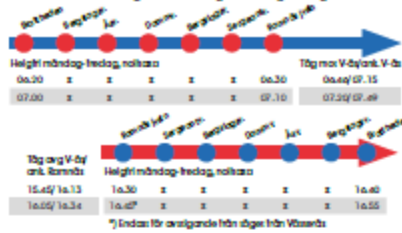
VL 0771-22 40 00

Bergslagspendeln TIB 0771-75 75 7 5

Movingo 0771-22 44 40

LOKALBUSSLINJE 8

Ramnäs, till och från tågstationen. Helgfri måndag-fredag, nolltaxa



SERVICELINJEN

Helgfri måndag-fredag, bussen passerar aldrig före angivna tider, däremot ibland några minuter efter angivna tider.



LOKALBUSSLINJE 9

Helgfri måndag-fredag, nolltaxa

	Vinsbo, Fällingsvågen via Jägaregården	Vinsbo, skolan	Vinsbo, Jern
☺	05:30	x	05:45
☺	05:57	x	06:07
☺	06:47	x	06:57
Brukslinjen	06:45	x	07:00
☺	07:15	x	07:25
☺	07:45 €	07:50 €	-
☺	08:05	x	08:15
☺	08:25	x	08:35
Brukslinjen	08:50	x	09:05
Brukslinjen	11:15	x	11:25
Brukslinjen	14:00 €	x	14:10 €
Brukslinjen	15:30	x	15:40
☺	15:50	x	16:00
☺	16:25	x	16:35
☺	16:55	x	17:05
Brukslinjen	17:00	x	17:10
☺	17:25	x	17:35
Brukslinjen	18:15	x	18:25
Vinsbo, Jern			
Brukslinjen	05:20	x	05:35
Brukslinjen	06:30	x	06:45
Brukslinjen	11:00	x	11:15
Brukslinjen	13:45 €	x	14:00 €
Brukslinjen	15:30	x	15:40
☺	16:00	x	16:10
☺	16:35	x	16:45
Brukslinjen	16:45	x	17:00
☺	17:05	x	17:15
☺	17:50	x	18:00
Vinsbo, Jern			
☺	05:47	-	05:57
☺	06:07	-	06:15
☺	06:57	-	07:05
☺	07:25	-	07:35
☺	08:15	-	08:25
☺	08:35	-	08:45

€ - är endast skoldagar

Flexlinjer i Surahammar, Ramnäs och Vinsbo
 Alla är välkomna att åka med Flexlinjerna!
 Boka resan hos Björks Buss tel 0220-230 75

Trafikupplysningar

Brukslinjen
 Björks Buss 021-15 75 50 vardagar 8-17
VL Busslinjerna 514, 113A
 Surahammar - Västerås
 och (Västerås) Surahammar - Vinsbo,
 VL 0771-22 40 00
Bergslagspendeln TIB 0771-75 75 75
Movingo 0771-22 44 40

Flextrafik i Surahammars kommun

Flextrafiken är öppen för alla. Nolltaxa.

Resor med Flextrafiken bokas hos Björks Buss på tfn. 0220-230 75 måndag-fredag kl 7.30-11.30 och 12.30-16.30, senast en timme och tidigast en vecka innan resan.

Tillgänglighet för Flextrafik:

inom Surahammars tätort

- mån-fredag kl 8.30-11.30 och 12.30-16.30

inom Ramnäs tätort

- torsdag 9.00-11.15

inom Virsbo tätort inkl Gammelby

- ons- och fredag 9.00-11.30

Kommentar

Flextrafiken är öppen även för rullstolsburna.

Utbudet utökades augusti 2018 inom Surahammars tätort.

- Särskild kollektivtrafik

Andelen skolelever med behov av skolskjuts på landsbygden har minskat över tiden. Det är dock svårt minska skolskjutstrafiken, annat än storleken på fordon i viss utsträckning, då elevernas boende fördelas över kommunens landsbygd.

Andelen personer med behov av särskild hänsyn, särskilda skäl till hänsynstagande och stort hänsynstagande vid planering av resor ökar fortlöpande över åren. Det är betydelsefullt att planera effektiva och rationella trafikupplägg och försöka samordna resandet på bästa möjliga sätt med fortsatt stort hänsynstagande till varje persons individuella förutsättningar.

Andelen äldre och mycket äldre ökar mer än befolkningen i övrigt.

Det är särskilt angeläget att öka och ständigt förbättra tillgängligheten till olika former av allmän kollektivtrafik och mellanformer för överlevnadsmöjligheten av ett tillgängligt transportsystem inom rådande och förväntade generella budgetrestriktioner.

Skolskjuts i linjer på landsbygden

Adresser, se bilaga. Riktlinjer, se bilaga. Tider, se bilaga. Nulägets landsbygdsturer finns på www.surahammar.se.

Bäckhammarskolan	10	skolskjuts elever
Nytorpsskolan	4	”
Tuppkärrsskolan	20	”
Starbäcksskolan	13	”
Hammarskolan	21	”

Av ovanstående elever bor 11 elever geografiskt så att särskilda transporter arrangeras, bor utom gångavstånd till ordinarie skolskjutslinjer.

Skolresande, typ badskjuts, slöjdskjuts, hemkunskapskjuts mm, utflyktsturer

Särskoleskjuts, lovresor mm

Dessa resenärer har behov av särlösningar med undantag från ordinarie riktlinjer, dessutom ofta med kort varsel. Resenärerna åker mellan flera olika adresser, på olika restider, de kan ibland samåka men ofta fungerar det ej. Transporterna styrs av eller måste tas hänsyn till medicineringar, sjukdomstillstånd, diagnoser, allergier, behov av kontinuitet, känslighet för förändringar, ljud, ljus, val av färdväg samt diverse andra faktorer som kan påverka resenärens fungerande vardag.

Utöver arbetet med planering av samt utförande av transporten kräver dessa resor mycket kontakter med vårdnadshavare, skola, korttidsboenden, godemän, samt andra berörda personer samt myndigheter och beslutsfattare.

Många olika lagar att ta hänsyn till så väl för den enskilde individens rättigheter, rätten till transport samt kunskap och tillstånd för att bedriva transportverksamheten. Ibland krävs även tekniska eller praktiska lösningar på fordonen för att en säker resa ska kunna garanteras.

Omfattar februari 2020 4 elever med särskilda skäl. Ett antal elever med särskilda skäl åker också ordinarie skolskjuts.

Särgymnskjuts, skjuts till fritidsklubb, lovresor

Idag reser 10 antal elever från Surahammars kommun till Särgymnasier på andra orter i länet, de allra flesta till Västerås. Dessa resenärer har behov av särlösningar med undantag från ordinarie riktlinjer, dessutom ofta med kort varsel. Resenärerna åker mellan flera olika adresser, på olika restider, de kan ibland samåka men ofta fungerar det ej. Transporterna styrs av eller måste tas hänsyn till medicineringar, sjukdomstillstånd, diagnoser, allergier, behov av kontinuitet, känslighet för förändringar, ljud, ljus, val av färdväg samt diverse andra faktorer som kan påverka resenärens fungerande vardag.

Utöver arbetet med planering av samt utförande av transporten kräver dessa resor mycket kontakter med vårdnadshavare, skola, korttidsboenden, godemän, samt andra berörda personer samt myndigheter och beslutsfattare.

Många olika lagar att ta hänsyn till så väl för den enskilde individens rättigheter, rätten till transport samt kunskap och tillstånd för att bedriva transportverksamheten. Ibland krävs även tekniska eller praktiska lösningar på fordonen för att en säker resa ska kunna garanteras.

Omfattar februari 2020 10 elever med särskilda skäl. Ett antal elever med särskilda skäl åker också ordinarie skolskjuts / allmän linjetrafik.

Skjuts av placerade barn, barn med särskilda skäl, medicinska kort- och långvariga skäl, mm

Resor till daglig verksamhet

Dessa resenärer har behov av särlösningar med undantag från ordinarie riktlinjer, dessutom ofta med kort varsel. Resenärerna åker mellan flera olika adresser, på olika restider, de kan ibland samåka men ofta fungerar det ej. Transporterna styrs av eller måste tas hänsyn till medicineringar, sjukdomstillstånd, diagnoser, allergier, behov av kontinuitet, känslighet för förändringar, ljud, ljus, val av färdväg samt diverse andra faktorer som kan påverka resenärens fungerande vardag.

Utöver arbetet med planering av samt utförande av transporten kräver dessa resor mycket kontakter med vårdnadshavare, skola, korttidsboenden, godemän, samt andra berörda personer samt myndigheter och beslutsfattare.

Många olika lagar att ta hänsyn till så väl för den enskilde individens rättigheter, rätten till transport samt kunskap och tillstånd för att bedriva transportverksamheten. Ibland krävs även tekniska eller praktiska lösningar på fordonen för att en säker resa ska kunna garanteras.

Omfattar februari 2020 10 personer med särskilda skäl. Ett antal personer med särskilda skäl åker också kommunens egen skjuts.

Fritidsresor för personer inom daglig verksamhet

Resor till kommunal dagvård för gäster

Dessa resenärer har behov av särlösningar med undantag från ordinarie riktlinjer, dessutom ofta med kort varsel. Resenärerna åker mellan flera olika adresser, på olika restider, de kan ibland samåka men ofta fungerar det ej. Transporterna styrs av eller måste tas hänsyn till medicineringar, sjukdomstillstånd, diagnoser, allergier, behov av kontinuitet, känslighet för förändringar, ljud, ljus, val av färdväg samt diverse andra faktorer som kan påverka resenärens fungerande vardag.

Utöver arbetet med planering av samt utförande av transporten kräver dessa resor mycket kontakter med vårdnadshavare, skola, korttidsboenden, godemän, samt andra berörda personer samt myndigheter och beslutsfattare.

Många olika lagar att ta hänsyn till så väl för den enskilde individens rättigheter, rätten till transport samt kunskap och tillstånd för att bedriva transportverksamheten. Ibland krävs även tekniska eller praktiska lösningar på fordonen för att en säker resa ska kunna garanteras.

Omfattar februari 2020 8 personer med särskilda skäl.

Resandet för ovanstående grupper

18-20 000 årliga skolresor beräknas med landsbygdsskolskjuts

17-20 000 årliga resor beräknas för personer med särskilda skäl, varav flertalet ombokas flera gånger per vecka eller mer med kort varsel.

Kommunal färdtjänst NYHET Återtas verksamheten hösten 2021 av kommunen.

Arbetsresor för färdtjänstberättigade

- Övrigt

Bokning och samordning av resandet.

17-20 000 särskilda skäl

15 000 flexresor

32-35 000 resor flertalet föremål för bokningar och ombokningar om inte varje dag ås minst et antal gånger per vecka.

Planering.

Trafikupplysning.

Resenärskontakter.

Regional kollektivtrafik

Våren 1993 samlades länets då elva kommuner och landstinget på styrelsen för dåvarande kollektivtrafikhuvudmannens, Västmanlands Lokaltrafik AB:s, VLAB:s initiativ.

Samtliga parter dåvarande politiska partier som var representerade i respektive fullmäktige deltog.

Efter en rad diskussioner med de underlag som då var kända och med de alternativ som var tänkbara presenterade valde man enhälligt elektrisk tågtrafik som stommen i länets regionala kollektivtrafik, där det fanns möjlighet att utveckla utbudet och transportinfrastrukturen.

Där järnvägsinfrastruktur saknas skulle expressbusstrafik införas och upprustning av vägnätet initieras

- **Bergslagspendeln**

Teoretiskt utbud

18 + 18 enkelturer per vardag samt utbud lördag och sön-/helgdagar

Entimmestrafik med begränsade halvtimmesinstaser i rusningstid

Kvaliteten i tågföringen är mycket bristfällig.

329 inställda tåg 2019.

Fordonsfrågan i fokus.

Nuvarande uppehållsbild ger låg tillgänglighet.

- **Surahammars kommun**

- 514, skapades 2008

Teoretiskt utbud: 33 + 34 enkelturer per vardag samt utbud lördag och sön-/helgdagar

Halv-/entimmestrafik med tjugominutersinsatser i rusningstid

Kvalitet i bussföringen är god förutom trängseln i rusningstid.

- 82

Teoretiskt utbud: 3 + 3 enkelturer per vardag i rusningstid. 1 + 1 anropsstyrd taxitrafik mitt på dagen vardagar.

Begränsat utbud som finansieras av Surahammars och Fagersta kommuner.

Kvalitet i bussföringen är god.

19-01-29

Antal enkelresor 2019

Surahammars kommun

	2016	2017	2018	2019
Brukslinjen inkl servicelinjen	43 516	41 408	55 822	58 256
<i>varav Brukslinj en</i>		39 070	52 167	47 572
<i>varav Servicelinjen</i>		2 338	3 655	10 684
Linje 9 Virsbo	14 227	28 639	21 115	20 219
Flextrafiken	13 998	14 812	14 582	16 436
Delsumma	71 741	84 859	91 519	94 911
Färdtjänstillstånd		272	293	289
Färdtjänstresor	2 687	2 816	3 391	2 815
Skolskjutselever, exkl tågkort		93	93	72
Skolskjutsresor, exkl tågkort	32 400	33 480	33 480	25 920
Regionbuss 514	202 294	196 062	206 963	194 634
Surahammars jvstn	80 000	?	?	?
Ramnäs jvstn	56 000	?	?	?
Virsbo jvstn	50 000	?	?	?
Tågresor	186 000	?	?	?

Klimatsmarta transporter, Surahammars kommun

Klimatsmarta transporter är Surahammars kommuns mål.

FÖRSLAG

Kollektivtrafiken måste utvecklas i många avseenden. Ett antal framgångsfaktorer måste identifieras och bearbetas.

Produkten

Främst tågföringen måste ses över. 329 inställda tåg på Bergslagspendeln år 2019 är inte tillfredställande. Flera stopp med resandeutbyte ger ökad direkt tillgänglighet. Regionala busstrafiken måste ges kapacitet för att bli attraktiv. Anpassning av utbudet till underlaget bör präglade uppläggen.

Priset, taxan

Främst pendlarkortpriserna måste ses över. Som nu straffas Surahammar för de stora volymerna pendlare till och från Västerås.

Plats, tillgänglighet

Tillgängligheten direkt till tåg utan tidsödande matarbussresor är en viktig framgångsfaktor.

Påverkan, marknadsföring

Marknadsföringen måste ses över.

Personal, bemötande

Kundens möte med frontpersonalen är en viktig framgångsfaktor.

Kommentar

Kollektivtrafiken är en gemensam verksamhet där många parter ska samverka för att kunna erbjuda invånarna ett attraktivt alternativ. Kunderna /resenärerna måste sättas i fokus.

Surahammars kommuner är beroende av attraktiv kollektivtrafik för fortsatt positiv samhällsutveckling.

Parterna är till exempel

- Regionen
- Kommunerna
- Trafikverket
- Trafikutövarna

Med så låg marknadsandel som 15-17% måste parterna kunna bli överens om att det behövs en generell förutsättningslös översyn i ett brett perspektiv.

Föreslås att Surahammars kommun tar initiativet till att det bildas breda samarbetsgrupper med samtliga parter för att identifiera problem och söka lösningar.

- **Regional kollektivtrafik, tåg**

• **Bergslagspendeln**

Bergslagspendeln är för närvarande ett samarbete mellan Västmanlands och Dalarnas län / regioner. Ett visst statsbidrag har lämnats till driften. Framtiden för fortsatt statligt stöd till driften är oklart. Utbudet i Dalarna, Ludvika och Smedjebackens kommuner beslutas och finansieras av Region Dalarna. Utbudet i Västmanlands län beslutas och finansieras av Region Vätmanland.

- 89,6% av pendlingen erbjuds 56% av produktionen / utbudet
- 10,4 av pendlingen erbjuds 44 % av produktionen / utbudet

Beräknar man produktionen efter gångtiden är 44% produktionen Fagersta-Virsbo medan 56% produktion är Virsbo-Västerås.

Arbetspendlingen om genereras i Fagersta till och från Surahammars och Hallstahammars kommuner samt Västerås stad är 683 personer eller 10,4% av Helheten Fagersta-Västerås.

Arbetspendlingen om genereras i Surahammars och Hallstahammars kommuner mellan dessa kommuner samt till och från Västerås stad är 5 893 personer 89,6% av helheten Fagersta-Västerås.

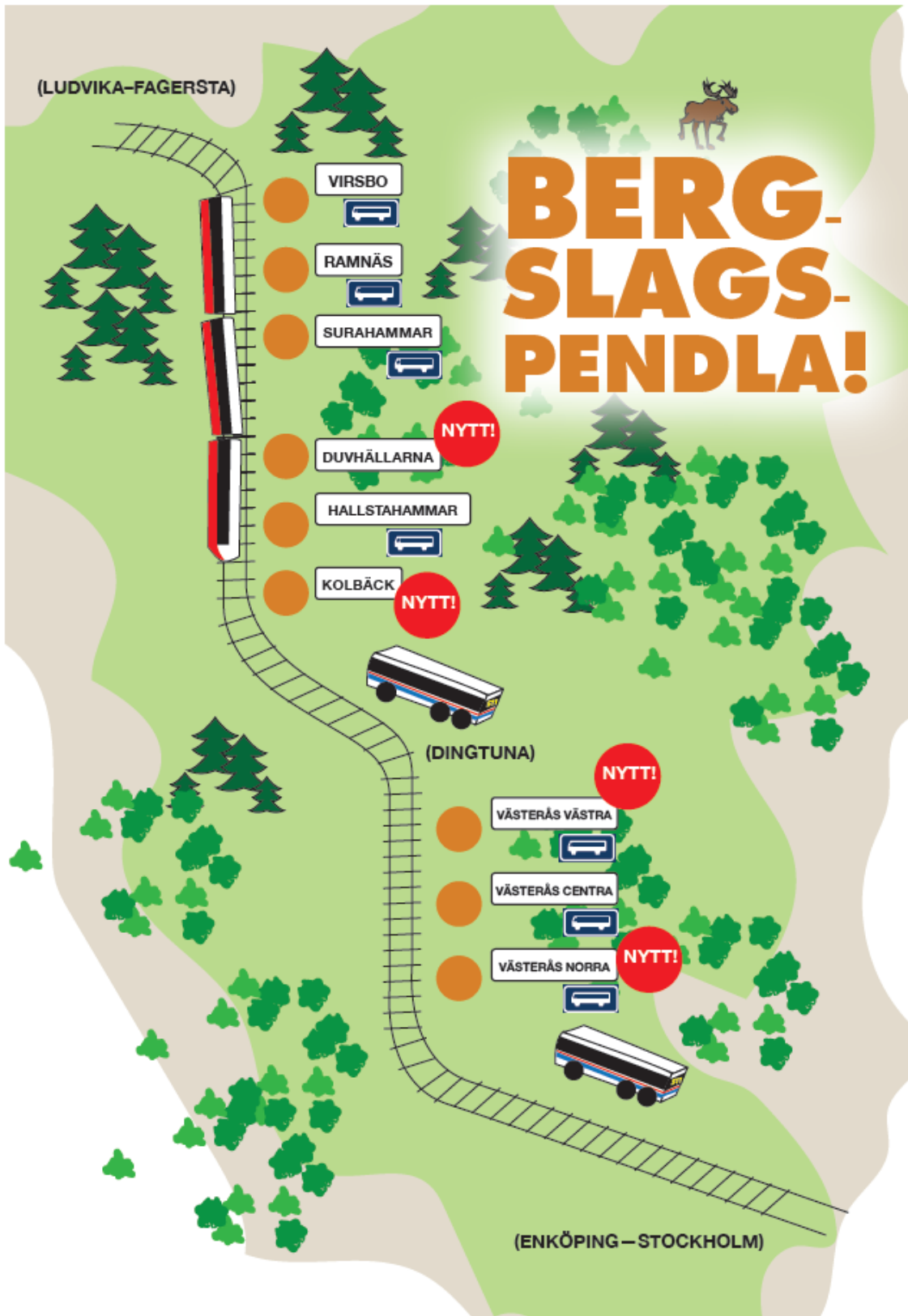
I den bästa av världar råder inga budgetrestriktioner och behov av prioriteringar och då vore det en självklarhet att kunna erbjuda samma utbud för alla oavsett underlag / efterfrågan. Den verkligheten finns dock inte. Det måste till rimliga prioriteringar. Utbudet / produktionen måste i större utsträckning anpassas till underlaget / efterfrågan.

Under den 28 år Bergslagspendeln haft nuvarande sträckning har tågföringen endast under kortare perioder motsvarat acceptabel kvalitet. Under åren har flera tusen pendlare hört av sig beträffande pålitligheten av tågtrafiken, man har gråtit, man har klagat, man har fått sin tillvaro slagen i spillror om man inte haft något alternativ. Man har inte klagat på det teoretiska utbudet, på frekvensen eller utbudet. Man har inte en enda gång efterfrågat styv tidtabell.

Man har enbart efterfrågat tåg enligt tidtabellen, i tid. Man har efterfrågat tillgänglighet till tågen, fler uppehåll för resandeutbyte hellre än utbyggt matarbussystem där det har gått att arrangera, främst fler stopp närmare målen inom Västerås samt Stockholm, utan byten.

Fler tågstopp för resandeutbyte och ökad direkt tillgänglighet

Virso	
Ramnäs	
Surahammar	
Duvhällarna	
Kolbäck	FÖRSLAG
Dingtuna	
Hacksta, Västerås västra	FÖRSLAG
Västerås Central	
Finnslätten, Västerås norra	FÖRSLAG
Stockholm Central	FÖRSLAG



- **Tågfordon mm**

- **Bergslagspendeln**

I nuläget körs Bergslagspendeln med ett från SJ inhyrt X40-tåg och med de från Östergötland ut-rangerade X14-tågen. Såvitt veterligen finns inga slutgiltiga beslut om beställning av nya tåg för Bergslagspendeln även om det självklart är angeläget. Rådande budgetrestriktioner är ett stort problem, vad gäller nyinvesteringar och ökade kostnader oavsett hur gärna alla vill. För övriga tåglinjer i Mälardalen och Bergslagen är läget bättre.

- **Mälartåg**

Just nu råder mycket fokus både på infasningen av nya Mälartåg samt att få dessa att fungera bättre och därmed trafiken och få upp punktligheten på Svealandsbanan. Från måndag 10 februari 2020 räknar man med att Svealandsbanan fullt ut körs med nya Mälartåg och att loktågen är ett minne blott på denna linje. Därutöver omfattande förberedelser inför upphandling av nytt trafikavtal för Mälartågslinjerna, man går ut med upphandlingsunderlag under mars och nytt trafikavtal börjar gälla från dec 2021.

- **Tåg i Bergslagen, TiB**

Det är tråkigt om det råder osäkerhet i samarbetet inom TiB, men man har förstått att ägarna har lite olika ambitioner för trafikens utveckling och olika prioriteringar. Man har även förstått att staten sedan trafikstarten dragit sig ur mycket av medfinansieringen i TiB och lyft över en hel del av kostnaderna på länen istället, och utvecklingen av kollektivtrafiken oavsett buss eller tåg är kostsam.

- **SJ**

SJ håller på att handla upp nya fordon både för regionala tåg men även för fjärrtågstrafiken. Som man tolkat SJ:s information anskaffar man inte en så stor mängd nya fordon att de kan ersätta alla X40, en bedömning idag är därför att Mälärbanan även framgent kommer domineras av X40, åtminstone för de lokala avgångarna (Örebro)Västerås-Stockholm. Möjligtvis att trafiken på Mälärbanan som körs till och från Göteborg kan komma att köras av nya tåg alt X55, eftersom den långa sträckan skulle må bra av en annan fordonstyp, och helst innehålla en bistro.

- **Bergslagspendeln-Stockholm utan byte i Västerås**

En bedömning är att det finns fyra tåglägen per timme på Mälärbanan in till Stockholm, dvs varje kvart finns en lucka mellan pendeltågen. Det är möjligt att någon av dessa skulle kunna köras till och från Bergslagspendeln. Västmanland (tillsammans med region Uppsala och Stockholm) behöver landa vilken trafik som man önskar på Mälärbanan, oavsett hur trafiken därefter upphandlas och avtalas, sannolikt en kommersiell trafik som bas som nu och sedan 1997.

En annan bedömning är att SL satsar ännu mer aktivt på kollektivtrafiken med SL-pendeltåg. I så fall går nämnda fjärde fria tågläge i timmen eventuellt åt för pendeltågtrafik eller tänkbart planeras av SJ för kapacitetsförstärkning på Mälärbanan Västerås-Stockholm.

Man bör planera för multipelkoppling i Västerås mellan Bergslagspendeln och Mälärbanan för att få möjlighet till direkttåg utan byte Bergslagspendeln-Stockholm. En given förutsättning är då att Bergslagspendeln trafikeras med samma tågtyp som Mälärbanan, sannolikt X40. Multipelkoppling utförs rutinmässigt på flera håll, effektivt går det att utföra på drygt fem minuter. I Danmark är det rutin på många håll.

- **Movingo**

Man kommer under hösten 2020 förbereda samt genomföra upphandling nya Movingo-avtal med giltighet från dec 2021, bland annat för trafiken på Mäljarbanan, det innebär att manvi tillsammans med ägarna, regionerna runt Mälaren, under året behöver definiera den Trafikplan som vi vill ha liggande till grund för upphandlingen.

- **Regional kollektivtrafik, buss**

- 514, Brukslinjen och 82 samplaneras omloppsmässigt till linjen Fagersta-Virsbo-Ramnäs-Surahammar-Västerås. Resenärsperspektiv.

- Expressbusshållplatser för kommersiell busstrafik. Västerås-Fagersta-Ludvika - även Stockholm / Arlanda

- Virsbo
- Ramnäs
- Surahammar

- **Lokal allmän kollektivtrafik**

- Om Bergslagspendeln utvecklas:

Lokal matarbuss

Virsbo

Ramnäs

Surahammar

- Källbogården Surahammar våren 2021, översyn och samordning av befintliga resurser; Servicelinjen, Brukslinjen, F lextrafik; Virsbo-Ramnäs-Surahammar till nytt upplägg Virsbo-Ramnäs-Surahammar.

- **Lokal särskild kollektivtrafik**

- Fortsatt samordning av resandet där så är möjligt.
- Färdtjänsten hösten 2021; översyn upplägg. Hälften är resor till Västerås.

- **Regional kollektivtrafik, tåg och buss**

- Kvalitetssäkring utbud tåg
- Förtätning i rusningstid till minst 5-10-miunterstrafik 514 för att öka attraktionskraftet och möjliggöra marknadsandelar på 25%.
- Översyn biljettpriiser till reslängdsbaserat upplägg med samma prissättningsgrund i hela länet = Kommunallagen.

- **Organisation**

Organisationen bör ses över.

SKL, nu SKR, publicerade riktlinjer för samrådsprocess, mallar för samråd. Länets Regioner och kommuner bör utveckla samrådsprocesserna.

Målet bör vara att det under 2030 samlas en ömsesidig kompetent länsorganisation för all allmän och särskild kollektivtrafik i länet.

Det kanske viktigaste utvecklingsprojektet. Samverkan, samarbete, gemensamma mål.

Parter

Staten, Trafikverket, inkl Rikstrafiken, Transportstyreslen
Region Västmanland
Kollektivtrafiknämnden
Kollektivtrafikförvaltningen
Svealandstrafiken
Tåg i Bergslagen
Mälartrafik
SJ
Kommunen

Efter upphandlingen kommunalt avtalad trafikleverantör.

- **Lagstiftning, avtal och riktlinjer**

Kollektivtrafiken styrs av en mängd lagstiftning och förordningar som följs upp regionalt och kommunalt av avtal, program, planer och riktlinjer. Några exempel:

Lag om Kollektivtrafik
Lag om färdtjänst
Lag om riksfärdtjänst
Lag, skolskjuts, skollagen
Lag om elevresor och vissa elevresor
Mm

Avtal om ansvaret för länets allmänna kollektivtrafik, det sk Länsavtalet
Länets Trafikförsörjningsprogram
Länets Trafikplan

Kommunens kommuntransportplan
Kommunens Trafikförsörjningsprogram – färdtjänst
Kommunens Trafikförsörjningsprogram – riksfärdtjänst

Kommunala riktlinjer
Skolskjuts
Elevresor och vissa elevresor
Färdtjänst
Riksfärdtjänst
Arbetsresor – funktionshindrade
Flextrafik

Nationell cykelstrategiplan
Regional strategiplan
Kommunal cykelplan

AVTAL OM KOLLEKTIVTRAFIK I VÄSTMANLANDS LÄN

1. PARTER

Detta avtal ("Avtalet") ingås mellan Region Västmanland ("Regionen") och samtliga kommuner i Västmanlands län (gemensamt "Kommunerna").

- 1.1 Kollektivtrafiken är av stor vikt för hela länets utveckling. Regionen och kommunerna är överens om att gemensamt ta ansvar för att utveckla och skapa en attraktiv kollektivtrafik för hela länet. För att uppnå det krävs ett nära samarbete och samråd mellan Regionen och kommunerna, men även med invånare, näringsliv, andra myndigheter och övriga intressenter. Samsyn ska eftersträvas genom löpande dialog och samråd.

2. KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN

- 2.1 Regionen och Kommunerna är jämlikt 2 kap 1 § lagen (2010: 1065) om kollektivtrafik ("kollektivtrafiklagen") överens om att Regionen från och med den 1 juli 2017 fortsatt skall bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Västmanlands län.
- 2.2 I enlighet med 2 kap 2 § kollektivtrafiklagen skall Regionen vara regional kollektivtrafikmyndighet för Västmanlands län.
- 2.3 Kollektivtrafikmyndigheten skall handha de uppgifter som ankommer på myndigheten enligt kollektivtrafiklagen. Kollektivtrafikmyndigheten har således bl.a. ansvar för framtagande och beslut om trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt.
- 2.4 Kollektivtrafikmyndigheten skall ej vara genomförare av trafikuppgifterna utan skall genom helt eller delägda bolag eller självständiga entreprenörer tillse att erforderlig kollektivtrafik inom Västmanlands län och till angränsande län genomföres.
- 2.5 Kollektivtrafikmyndighetens beslutande organ är kollektivtrafiknämnden som utgör en nämnd i Regionen. Kollektivtrafiknämndens ledamöter väljs av fullmäktige i Regionen.
- 2.6 Till kollektivtrafiknämnden skall det finnas en beredning med representation från Kommunerna och Regionen. Från 2017-01-01 fungerar den strategiska regionala beredningen (SRB) som beredning för kollektivtrafikfrågor i länet.

3. REGIONENS OCH KOMMUNERNAS ROLLER OCH ANSVAR

- 3.1 Trafikförsörjningsprogram och förslag till beslut om allmän trafikplikt utarbetas i nära samverkan mellan Kollektivtrafikmyndigheten och Kommunerna i enlighet med Kollektivtrafiklagen. Fokus ska läggas på förankring och dialog inför fastställandet av kommande trafikförsörjningsprogram och kommunerna ska beredas möjlighet att inkomma med remissvar.
- 3.2 Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för planering av all regional kollektivtrafik i enlighet med kollektivtrafiklagen. I detta planeringsansvar ligger att i största möjliga utsträckning samordna och anpassa den inomkommunala trafiken med den regionala buss- och tågtrafiken.
- Kommunerna ska beredas ett stort inflytande över den trafik man själva beställer och finansierar.
- Planeringsprocessen, se bilaga 1, innebär att samråd sker löpande under året. Under mars månad kommuniceras respektive kommuns kollektivtrafikkostnader för kommande år baserat på det önskade trafikutbudet. Fastställandet av trafikrambudget för kommande år sker i månadsskiftet mars/april av kollektivtrafiknämnden. Kommunerna bekräftar därefter trafikrambudgeten för respektive kommun senast per den 15e april. Efter bekräftad trafikrambudget finns för kommunerna ingen möjlighet att minska volymen på den inomkommunala trafiken för nästkommande år. Tillköp för kommande år är dock möjligt.
- 3.3 Kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller stomtrafik (som detta begrepp definieras i bilaga 2). Väsentliga förändringar i stomtrafikutbudet ska i god tid kommuniceras med berörda kommuner.
- Kommunerna beställer stadstrafik, lokal landsbygdstrafik, kompletteringstrafik, båttrafik och övrig trafik (som dessa begrepp definieras i bilaga 2) av Kollektivtrafikmyndigheten och ansvarar för det ekonomiska underskott som uppkommer för beställd trafik. Parternas ansvar för det ekonomiska underskottet för viss trafik regleras närmare i bilaga 2.
- 3.4 Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för de tekniska stödsystem som behövs för att bedriva kollektivtrafiken i länet i form av exempelvis biljettmaskinsystem och realtidssystem, samt för de övriga kostnader som inte går att direkt härleda till viss trafik.
- 3.5 Kollektivtrafikmyndigheten råder över och beslutar om taxor inom kollektivtrafiken i Västmanlands län, med undantag av stadstrafiken och båttrafiken som respektive kommun bestämmer.
- 3.6 Kollektivtrafikmyndigheten ska tillhandahålla aktuell statistik över trafikutbud, resandet och kundnöjdhet.

4. SKOLSKJUTS

- 4.1 Enligt skollagen (2010:800) ansvarar kommunerna för skolskjutsar. För att samordna och effektivisera denna trafik har Kommunerna möjlighet att teckna separata överenskommelser med Kollektivtrafikmyndigheten som innebär att Kollektivtrafikmyndigheten och kommunen träffar ett uppdragsavtal där det närmare regleras i vilken omfattning myndigheten skall bistå kommunen vid upphandling, planering och genomförande av skolskjutsverksamhet, varvid kommunen bär samtliga kostnader för trafiken och Kollektivtrafikmyndighetens tjänster.
- 4.2 Kollektivtrafikmyndigheten åtar sig att ansvara för länets gymnasieelevers skolresor, med undantag för elever vid gymnasiesärskolas resor vilka omfattas av punkt 4.1. Gymnasieeleverna förses med s.k. skolkort för resor till/från skolan under skoldagar genom att kommunen köper periodkort från Kollektivtrafikmyndigheten för resor på den allmänna linjetrafiken till ett av Kollektivtrafikmyndigheten fastställt pris. Resans längd ska överstiga 6 km om inget annat avtalats mellan Kollektivtrafikmyndigheten och respektive kommun. Respektive kommun ansvarar för kostnaderna för sådana resor.

5. AVTALSTID M M

- 5.1 Avtal gäller från och med den 1 juli 2017 och därefter tillsvidare med 18 månaders uppsägningstid.
- 5.2 I händelse av uppsägning av Avtalet, eller om någon av parternas beslut att ingå Avtalet upphävs genom lagakraftäggande dom, skall ny förhandling genomföras mellan Regionen och Kommunerna.
- 5.3 Uppsägning av Avtalet skall ske skriftligt och sändas med rekommenderat brev till samtliga parter i Avtalet.

6. AVTALETS PÅVERKAN PÅ ÖVRIGA AVTAL

- 6.1 Såvitt gäller tiden från och med den 1 juli 2012 ersätter Avtalet punkt 7 och bilaga 1 i det konsortialavtal mellan Landstinget och Kommunerna avseende Västmanlands Lokaltrafik AB som träffades under 2008. Punkt 2 i nämnda konsortialavtal skall fortsättningsvis gälla med de ändringar som föranleds av kollektivtrafiklagen och Avtalet.
- 6.2 Uppdragsavtalet mellan å ena sidan Landstinget och Kommunerna och å andra sidan Västmanlands Lokaltrafik AB som träffades under 2008 skall fortsätta att gälla med den ändringen att punkt 1 i uppdragsavtalet upphörde att gälla den 31 december 2011 och att det ansvar för bolagets underskott som regleras i

punkt 2 i uppdragsavtalet istället skall fördelas på det sätt som följer av punkt 3 ovan.

Det kompletterande uppdragsavtalet avseende Citybanan som ingicks mellan i föregående stycke nämnda parter under 2009 skall fortsätta att gälla oförändrat.

7. GODKÄNNANDE

För Avtalets giltighet krävs att det godkänns av såväl fullmäktige i Regionen som fullmäktige i envar av Kommunerna, eller i enlighet med respektive fullmäktiges tidigare beslut.

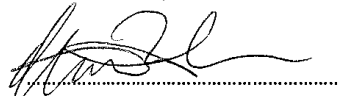
Detta avtal har upprättats elva likalydande exemplar och utväxlas mellan parterna.

Arboga den



Arboga kommun

Fagersta den 9/2-18



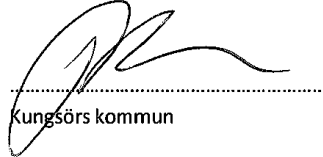
Fagersta kommun

Hallstahammar den



Hallstahammar kommun

Kungsör den



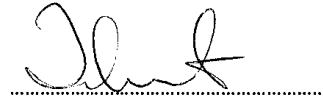
Kungsörs kommun

Köping den



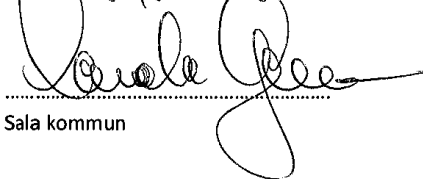
Köpings kommun

Norberg den



Norbergs kommun

Såla den 2/2 2018



Såla kommun

Skinnskatteberg den 2/2-18



Skinnskattebergs kommun

Surahammar den 2/2 -18



.....
Surahammars kommun

Västerås den



.....
Västerås stad

Västerås den 7/2 2018



.....
Region Västmanland

Efterfrågan / utbud, teori

Efterfrågekurvan

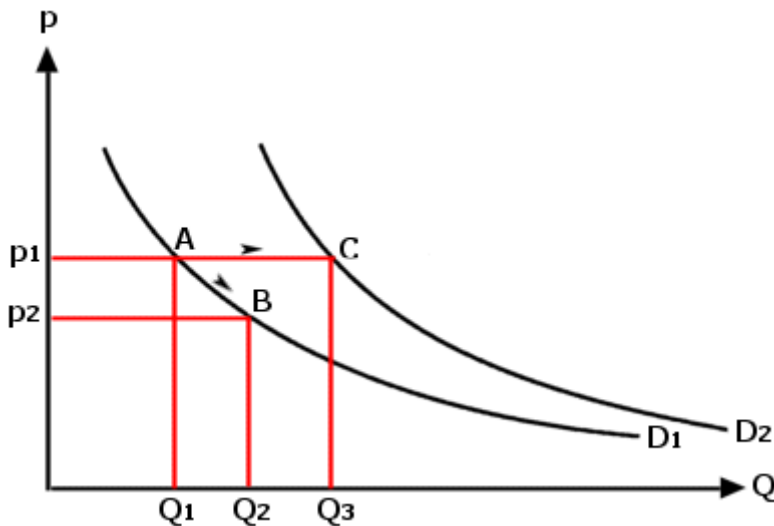
Efterfrågekurvan visar på hur stor mängd av en vara/yjänst som köparna är villiga att köpa vid ett visst pris/utbud. Tänk på att detta är ett teoretiskt resonemang och inte handlar om vad köparna faktiskt handlar - utan bara vad de är villiga att handla. Efterfrågekurvan gäller också bara om man håller allt annat lika, d.v.s. att andra saker som påverkar efterfrågan hålls konstanta. Andra faktorer som påverkar efterfrågan är exempelvis köparnas inkomst och preferenser, priset på andra varor som kan ersätta, substituera, den produkten som efterfrågekurvan gäller.

p = pris (price)

Q = kvantitet (Quantity)

D = efterfrågan (Demand)

Priset sätts på y-axeln och kvantiteten på x-axeln vilket gör att kurvan lutar nedåt. Ett lägre pris leder till villigheten att köpa en större kvantitet. Efterfrågan är definierad för en viss tidsperiod.



Förhållandet mellan pris och kvantitet gäller bara om det är priset på varan som ändras (efterfrågekurva D1). Om priset är p_1 så efterfrågas kvantiteten Q_1 (punkt A). Sänks priset till p_2 ökar den efterfrågade volymen till Q_2 (punkt B).

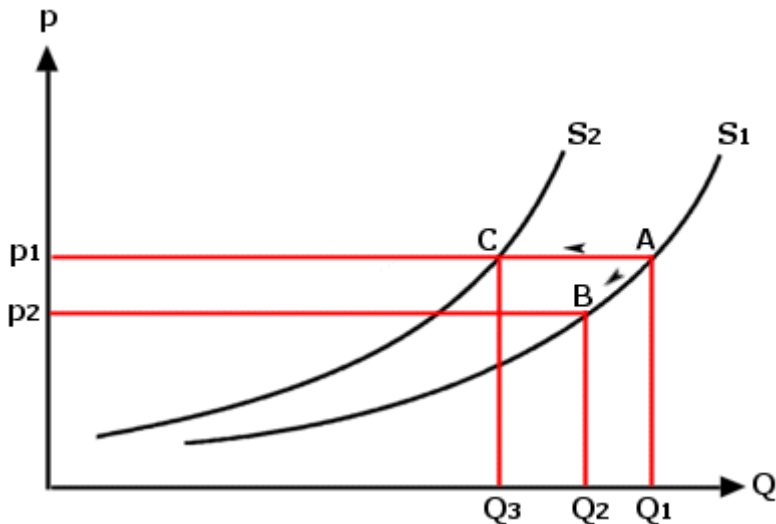
Om vi låter något annat ändras än priset på varan, t.ex. att kundernas preferenser ändras, att köparnas inkomster ökar, att andra varors priser ändras, får vi en ny efterfrågekurva D2. Om exempelvis köparnas inkomst ökar kan de köpa mer av varan. Är priset detsamma som tidigare p_1 ökar den efterfrågade kvantiteten till Q_3 (punkt C).

En kvantitetsökning kan alltså bero på en prissänkning av varan eller att något annat ändras som exempelvis att köparna får en ökad inkomst. Vid kvantitets- minskningar gäller det omvända.

Utbudskurvan

Utbudskurvan visar vilken mängd varor som säljarna är villiga att sälja vid olika priser. Den pekar vanligtvis uppåt (men inte alltid) eftersom ett högre pris leder till att säljarna är villiga att producera en större kvantitet.

p = pris (price)
Q = kvantitet (Quantity)
S = utbud (Supply)



Precis som efterfrågekurvan gäller här att andra faktorer som påverkar utbudet hålls konstanta. Om priset sänks från p_1 till p_2 förändras den kvantitet som säljarna är villiga att sälja från Q_1 (punkt A) till Q_2 (punkt B).

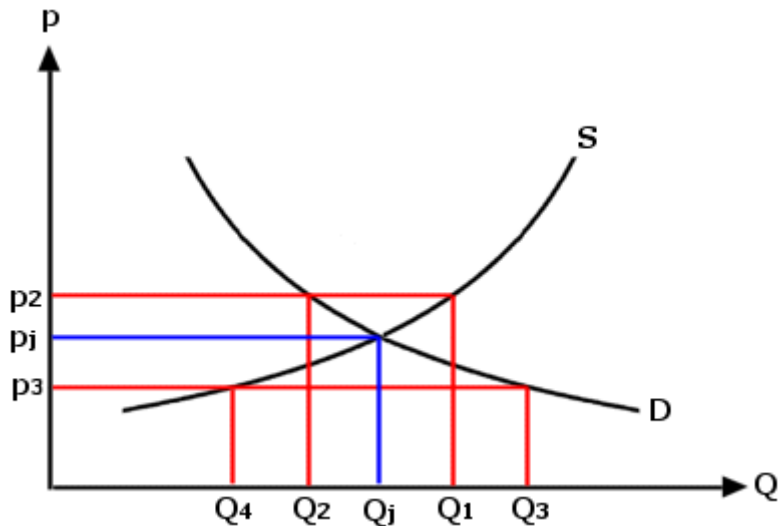
Om vi låter något annat ändras, t.ex. löner eller kostnaden för kapital d.v.s. kostnader för produktionen, lagar eller skatter som reglerar verksamheten, priser på andra varor som man tillverkar vilket gör att resurser förs över dit, får vi en ny utbudskurva S2. Är priset detsamma som tidigare p_1 minskar den producerade kvantiteten till Q_3 (punkt C).

En kvantitetsminskning kan alltså bero på en prissänkning av varan eller att något annat ändras som exempelvis att säljarnas kostnader ökar. Vid kvantitetsökningar gäller det omvända.

Jämvikt

Nu låter vi både efterfrågekurvan och utbudskurvan slås samman i samma bild. Jämvikt råder då i punkt p_j/Q_j . I jämviktsläget är efterfrågad kvantitet detsamma som utbuden kvantitet.

Om efterfrågan och utbud för en vara befinner sig i jämviktspunkten är läget stabilt. Det finns ingen större strävan att vi rör oss därifrån. Det finns en självkorrigerande faktor som hela tiden strävar mot jämviktspunkten.



Tänk dig att priset p_2 är högre än jämviktspriset. Här är köparna villiga att handla kvantiteten Q_2 medan säljarna är villiga att producera kvantiteten Q_1 . Vi får ett överskott av varor och för att säljarna ska bli av med överskottet sänker de priset. Priset närmar sig därmed jämviktspunkten.

Om priset p_3 är lägre än jämviktspriset uppstår en brist på varor. Köparna är villiga att handla volymen Q_3 medan säljarna bara vill producera kvantiteten Q_4 . Resultatet blir att köparna är villiga att betala mer för att få tillgång till varorna och priset stiger samtidigt som säljarna börjar producera en ökad kvantitet - vi närmar oss jämviktspunkte