



Region Västmanland Trafikbokslut 2024



Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	5
Allmän trafikplikt.....	6
Begreppsförklaring allmän trafikplikt.....	6
Fattade beslut om allmän trafikplikt under 2024 för Västmanlands län	6
Allmän kollektivtrafik.....	7
Begreppsförklaring allmän kollektivtrafik	7
Avtal om allmän kollektivtrafik i Västmanland.....	7
Busstrafiken.....	8
Tågtrafiken	8
Mål och indikatorer	10
Målområden i trafikförsörjningsprogrammet.....	10
Indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet	11
Måluppfyllelse för år 2024 jämfört med 2023	11
Marknadsandel.....	12
Smart kollektivtrafik	12
Användbar kollektivtrafik.....	13
Attraktiv kollektivtrafik	15
Baskrav	18
Baskrav i trafikförsörjningsprogrammet	18
Effektivitet.....	18
Miljö	18
Tillgänglighet	18
Kvalitet.....	18
Trygghet och säkerhet.....	18
Bokslut per linje.....	19
Inomkommunal och regional busstrafik 2024.....	19
Stads- och förortstrafik i Västerås	19
Lokal trafik i Sala	20
Lokal trafik i Hallstahammar och Surahammar.....	20
Lokal trafik i Arboga och Kungsör	21

Lokal trafik i Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg.....	21
Regional trafik	22
Tågtrafik.....	23
Mälardalstrafik	23
Tåg i Bergslagen	25
Linjekartor	27
Linjekarta buss och tåg i Västmanland.....	27
Linjekarta Mälardalstrafik.....	28
Linjekarta Tåg i Bergslagen.....	29

Inledning

Region Västmanlands Trafikbokslut 2024 är en årsrapport om den avtalade allmänna kollektivtrafiken i länet för år 2024. Trafikbokslut ska göras varje år och följer kravet i EU:s kollektivtrafikförordning artikel 7, som i sin tur ligger till grund för den svenska lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065).

Artikel 7 ur EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007

”Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, och de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårtrafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuellt beviljade ensamrätters art och omfattning.”

Trafikbokslutet tas också fram för att skapa en enhetlig bild över den allmänna kollektivtrafiken i länet som Region Västmanland kan dela med länets invånare, kommuner, trafikföretag och andra intressenter. Med en ökad transparens kring länets trafik skapas en bättre grund för ökad samverkan kring kollektivtrafikens utveckling. Utvärdering av trafiken är en väsentlig del i målstyrd trafikutveckling.

Region Västmanlands Trafikbokslut 2024 följer upp målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs av Regionfullmäktige 2021-09-21.

Sammanfattning

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att planera, driva och utveckla kollektivtrafiken i Västmanland. Uppdraget är att identifiera och möta invånarnas behov med intentionen att hela länet ska ha tillgång till en god kollektivtrafik. Ett viktigt uppdrag för kommunernas och hela länets utveckling. Region Västmanlands Trafikboks slut för 2024 redovisar kollektivtrafikens utveckling och måluppfyllelse under året. Rapporten visar att kollektivtrafiken i länet har gjort framsteg inom flera områden, även om vissa mål inte nåddes helt.

Ett av de övergripande målen var att öka kollektivtrafikens **marknadsandel** av det motoriserade resandet till 18% för 2024. Utfallet blev 14%, vilket är en minskning från 16% 2023. Minskningen beror främst på en ändrad metod i hur undersökningen genomfördes efter byte av enkätleverantör. Trots detta har det faktiska antalet resor med både buss och tåg ökat, vilket visar på en positiv trend i resandet.

När det gäller **kostnadstäckningen** för busstrafiken har den ökat. Det innebär att en större del av busstrafikens kostnader täcks av intäkter, vilket är ett tecken på en effektivare användning av resurser. Antal påstigande per avgång buss har också ökat, även om det inte når upp till 2019 års nivå innan pandemin. Trenden visar på en återhämtning och ett ökat antal resande.

Nettokostnaden per invånare har ökat vilket främst beror på förändringar i tågtrafiken, inklusive nya avtal och operatörsbyten. **Nöjdheten** hos både allmänheten och resenärerna har ökat, vilket tyder på att de investeringar som har gjorts i kollektivtrafiken har haft en positiv inverkan på användarnas upplevelse.

Indikatorn för **påstigande per invånare buss** visar också på en positiv utveckling även om antalet är något lägre än 2019 års nivå. Fler väljer att resa kollektivt trots ändrade pendlarmönster efter pandemin. **Utbudskilometer** per invånare har också ökat vilket indikerar en förbättring i tillgängligheten och omfattningen av kollektivtrafiken.

När det gäller **pendling** visar statistiken att andelen invånare som pendlar över kommun- och länsgränser är oförändrad jämfört med 2022. Detta tyder på att kollektivtrafiken fortsatt spelar en viktig roll i att möjliggöra för människor att bo och arbeta i olika kommuner och län.

Rapporten visar också att Region Västmanland har uppfyllt flera av de **baskrav** som ställts upp i trafikförsörjningsprogrammet. Kostnaden per utbudskilometer är i nivå med jämförbara regioner, och 100% av busstrafikens fordonskilometer utförs med fossilfria bränslen. Alla fordon är tillgänglighetsanpassade, vilket är en viktig del i att tillgängliggöra kollektivtrafiken för alla.

Punktligheten för tåg var 80,4% och för bussar 86,6%, vilket visar att det finns utrymme för förbättringar, särskilt för tågtrafiken. Trots detta upplever 75% av resenärerna att det är **tryggt** att resa med kollektivtrafiken, vilket uppfyller baskravet för trygghet och säkerhet.

Sammanfattningsvis visar Trafikboks slut 2024 att kollektivtrafiken i Region Västmanland har gjort framsteg, även om vissa mål inte nåddes helt. Trenden är uppåtgående, med förbättringar inom flera områden och en ökad nöjdhet bland både allmänhet och resenärer. Detta ger en god grund för fortsatt utveckling och förbättring av kollektivtrafiken i regionen.

Allmän trafikplikt

Begreppsförklaring allmän trafikplikt

Allmän trafikplikt innebär en skyldighet att tillhandahålla kollektivtrafik på en specifik sträcka eller i ett visst område, även om det inte är ekonomiskt lönsamt. Syftet är att säkerställa att invånare i alla delar av ett land, även i glesbygdsområden, har tillgång till kollektivtrafik som en grundläggande samhällsservice.

Trafikplikten beslutas av offentliga myndigheter, såsom Trafikverket eller regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Myndigheterna kan teckna avtal med privata eller offentliga trafikföretag för att driva dessa linjer. Beslut om allmän trafikplikt tydliggör vilken kollektivtrafik som kommer att finansieras med offentliga medel. Exempel är buss- eller tåglinjer som går i områden med få resenärer men som ändå behövs för att människor ska kunna pendla, handla eller få tillgång till sjukvård och andra tjänster.

Region Västmanland är kollektivtrafikmyndighet för Västmanlands län. När det gäller de samägda tågbolagen Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen gäller en särskild beslutsordning. Mälardalstrafik samägs av Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län och Region Östergötland. Respektive delägare har inför nuvarande trafikpliktsbeslut fattat beslut om behörighet för Region Stockholm att fatta beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholm-Mälardalsregionen.

Tåg i Bergslagen samägs av Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län. Respektive delägare har för nuvarande trafikpliktsbeslut fattat beslut om att överlåta till Region Örebro län att fatta beslut om trafikplikt för Tåg i Bergslagen.

Fattade beslut om allmän trafikplikt under 2024 för Västmanlands län

Beslut om allmän trafikplikt har fattats för Mälardalstrafik.

Allmän kollektivtrafik

Begreppsförklaring allmän kollektivtrafik

Med allmän kollektivtrafik menas den typ av kollektivtrafik som är öppen och tillgänglig för allmänheten utan diskriminering. Alla har rätt att använda den oavsett om de är privatpersoner, pendlare eller turister. Allmän kollektivtrafik är transporttjänster som bedrivs för att tillgodose resenärers behov av att resa till arbete, utbildning, sjukvård, andra samhällstjänster och fritidsaktiviteter inom ett område eller mellan olika platser.

Trafiken organiseras och övervakas av regionala eller lokala kollektivtrafikmyndigheter och Transportstyrelsen är tillsynsansvarig myndighet. Resenärer betalar ofta en biljettavgift, även om den kan vara subventionerad av offentliga medel.

Allmän kollektivtrafik ska ge så många som möjligt tillgång till ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbara transportalternativ utifrån de förutsättningar och givna ramar som finns.

Till kollektivtrafik räknas inte beställningstrafik och chartertrafik, rundresor där passagerare åker tillbaka till samma utgångspunkt, trafik som anordnas vid särskilda evenemang, resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan eller resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten.

Avtal om allmän kollektivtrafik i Västmanland

I tabellen nedan redovisas aktuella avtal för den allmänna kollektivtrafiken i Västmanlands län per den sista december 2024.

Avtal gällande	Avtalspart	Avtalstyp	Period	Ersättning 2024
Kommunal och regional busstrafik i Västmanland	Svealandstrafiken AB	Egen regi	Löpande	564 mnkr
Länsöverskridande busstrafik	UL (Region Uppsala)	Övrigt	Löpande	14 mnkr
Tågtrafik på Bergslagspendeln och Godsstråket	Tåg i Bergslagen AB	Tjänstekoncession	2016-12 - 2026-11 (2027-11) *	116 mnkr
Tågtrafik på Svealandsbanan och UVEN	Mälardalstrafik AB	Nettoavtal	2024-12-**	51 mnkr***
Periodkort Mälarbanan	SJ AB	Övrigt	Löpande	6 mnkr

*Möjlig avtalsförlängning med ett år.

**Avtalet gäller till utgången av det trafikavtal som avses upphandlas med trafikstart under 2026 (såsom justerat, i förekommande fall) Om avtalet inte sägs upp av någon part per denna tidpunkt ska avtalet därefter fortsatt gälla och med motsvarande rätt för part till uppsägning per utgången av därpå följande upphandlade trafikavtal (med motsvarande uppsägningstid som anges ovan).

***Avser nettokostnad. Sedan december 2021 gäller ny avtalsform där Region Västmanland tar del av trafikens intäkter.

Allmän kollektivtrafik

Busstrafiken

Den allmänna kollektivtrafiken som utförs med buss i Västmanland trafikeras av Svealandstrafiken AB. Bolaget samögs av Region Västmanland och Region Örebro län.

Den inomkommunala busstrafiken i Västmanland finansieras av respektive kommun medan den regionala busstrafiken finansieras av regionen. Länet har totalt 41 fasta inomkommunala linjer och 8 regionala linjer (inkluderar ej flex- och anropsstyrda linjer). Flex- och anropsstyrd trafik redovisas inte i det här trafikboks slutet på grund av att jämförelser ska kunna göras mot tidigare års trafikboks slut där flex- och anropsstyrd trafik inte är med. Till 2025 års boks slut beräknas redovisningsmodellen vara omgjord och inkludera flex- och anropsstyrd trafik.

I Hallstahammar och Surahammar köper kommunerna även in trafik av Västanhede Trafik AB. Region Västmanland har också ett samarbetsavtal om länsöverskridande trafik med Region Uppsala där UL trafikerar sträckorna Västerås – Uppsala, Västerås – Enköping och Sala – länsgränsen.

Tågtrafiken

Den allmänna kollektivtrafiken som utförs med tåg i länet, och finansieras av Region Västmanland, trafikeras av Mälardalstrafik AB och Tåg i Bergslagen AB. På kommersiell grund utför SJ stomtrafik i länet men även Vy-tåg trafikerar vissa sträckor.

Mälardalstrafik

Mälardalstrafik samögs av Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro län och Region Östergötland. Bolaget har två linjer med delsträckor som trafikerar länet. Den ena är Svealandsbanan som omfattar sträckan Örebro-Uppsala via Arboga och Kungsör. Den andra linjen är UVEN som omfattar sträckan Uppsala-Linköping via Kvikksund, Kolbäck, Västerås, Ransta och Sala.

För Svealandsbanan finansierar Region Västmanland sträckan Örebro-Arboga-Kungsör-Eskilstuna. Delen Örebro-Arboga respektive Kungsör-Eskilstuna samfinansieras med Region Örebro län respektive Region Sörmland. För UVEN finansierar Region Västmanland sträckan Sala-Kvikksund.

Resandet på 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-Kvikksund-Eskilstuna som har stor betydelse utifrån lokalt- och regionalt resande. Sala är en viktig bytespunkt för resande mellan Dalarna och södra Sverige.

Under året har Mälardalstrafik bytt operatör från MTR till Transdev. Mälardalstrafik ingick ett nödavtal med Transdev från och med 16 juni efter beslut om att avsluta dåvarande avtal med MTR i förtid.

Allmän kollektivtrafik

Tåg i Bergslagen

Tåg i Bergslagen samägs av Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län. Bolaget har två linjer med delsträckor som trafikerar länet. Den ena är Bergslagsspendeln som sträcker sig mellan Västerås och Ludvika via bland annat Hallstahammar, Surahammar och Fagersta. Den andra linjen är Godsstråket som har tre stopp i Västmanland, Karbenning, Fagersta Central och Skinnskatteberg.

Bergslagsspendeln är en viktig pulsåder som binder samman nordvästra och södra länet. Tågtrafiken gör uppehåll på flera orter vilket är positivt utifrån ett regionalt perspektiv men flera av stationerna har idag ett lågt nyttjande. Stråkets ändpunkter, Västerås-Ludvika, är inte en naturlig pendlingsförbindelse, men relationen är av strategisk betydelse utifrån ett näringslivsperspektiv.

I december 2023 bytte Tåg i Bergslagen operatör från SJ till VR.

SJ

På kommersiell grund trafikerar SJ Mäljarbanan som omfattar sträckan Örebro-Stockholm via bland annat Köping, Arboga och Västerås. Linjen är viktig för pendling mellan Västmanland och Stockholm, Enköping och Örebro samt inom länet för sträckan Arboga-Köping-Västerås. Som följd av att linjen utförs på kommersiell grund har Region Västmanland begränsad påverkan på trafiken. Genom Mälardalstrafik finns biljettsamverkan med SJ för Movingoprodukten. För VL:s periodbiljetter finns samarbetsavtal direkt med SJ. Inom ramen för periodkortsavtalet ställs vissa grundkrav på utbudsnivå och kapacitet.

Vy Tåg

Det senaste året har även Vy Tåg utfört trafik på kommersiell grund på Mäljarbanan. Utbudet är begränsat och omfattar sträckan Stockholm-Karlstad. För den trafiken finns ingen biljettsamverkan.

Mål och indikatorer

Målområden i trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet har tre centrala målområden - Smart kollektivtrafik, Användbar kollektivtrafik och Attraktiv region.

Smart kollektivtrafik syftar till att kollektivtrafiken ska vara effektiv och optimeras utifrån de resurser som tillförs.

Användbar kollektivtrafik sätter fokus på att kollektivtrafiken ska vara relevant utifrån medborgares och besökares behov. Den ska också vara konkurrerenskraftig i jämförelse med andra trafikslag.

Attraktiv region syftar till kollektivtrafikens roll som verktyg för länets utveckling. Det ska finnas goda förutsättningar för människor att bo i länet men även för kompetensförsörjning genom kopplingar till målpunkter i grannregionerna.



Figur 1 visar Region Västmanlands vision och målområden för kollektivtrafiken i länet.

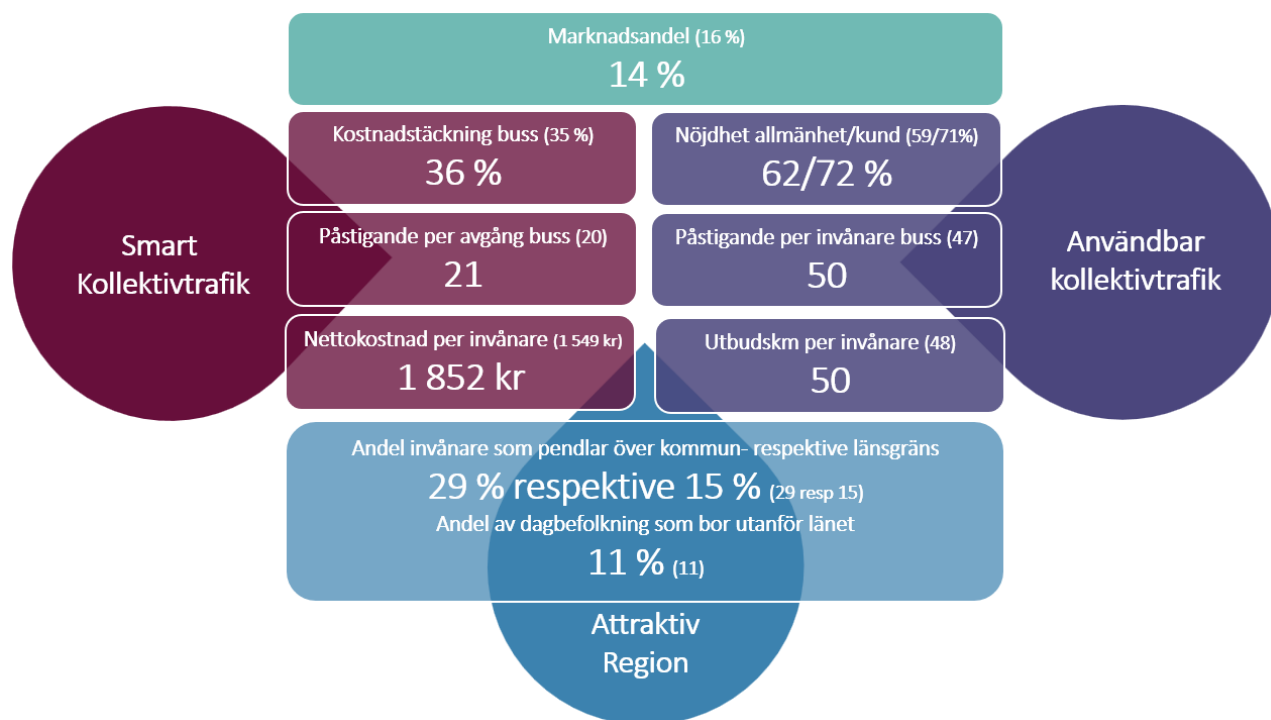
Mål och indikatorer

Indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammets målområden följs upp med flera indikatorer. Tillsammans ger indikatorerna en samlad bedömning av måluppfyllelsen. Varje enskild indikator är mätbar, men det är resultatet av indikatorerna i relation till varandra som visar i vilken grad visionen och de tre målområdena kan anses ha uppfyllts och i vilken riktning utvecklingen sker.

Trenden visar en positiv utveckling för kollektivtrafiken med en högre måluppfyllelse 2024 jämfört med 2023 inom alla områden. Flera indikatorer är tillbaka på samma nivå som basåret 2019 innan pandemin och nöjdheten hos både allmänhet och resenärer överträffar tidigare utfall.

Måluppfyllelse för år 2024 jämfört med 2023



Figur 2 visar Region Västmanlands målmodell för kollektivtrafiken i länet.

Indikatorernas utfall i målmodellen i figur 2 ger en samlad bedömning av kollektivtrafikens måluppfyllelse i Västmanland. Utfallet för respektive indikator visar år 2024 jämfört med år 2023 i parentes. För pendlingsstatistik är det ett års eftersläpning, därför jämförs värdet för år 2023 med år 2022. I följande kapitel redovisas utfallet av indikatorerna.

Mål och indikatorer

Marknadsandel

Ett övergripande mål i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ska öka. Marknadsandelen mäts genom Kollektivtrafikbarometerens enkätundersökning Kollbar. Målet för 2024 var 18% och utfallet blev 14%, vilket är två procentenheter lägre än 2023 som hade en marknadsandel på 16%. Skillnaden i utfall mot föregående år beror framför allt på ändrad metod i hur undersökningen genomförts efter byte av enkätleverantör. Som kontrast till uppföljningen av marknadsandel så har det faktiska antalet resor med buss och även tågresor med Tåg i Bergslagen ökat.



Figur 3 visar utfallet för indikatorn Marknadsandel år 2024 och år 2023 inom parentes.

Smart kollektivtrafik

Målområdet Smart kollektivtrafik följs upp genom indikatorerna kostnadstäckning för buss, påstigande per avgång buss (beläggning) och nettokostnad per invånare för buss och tåg. Indikatorerna ska följa upp att trafikens resurser nyttjas på ett effektivt sätt utifrån den efterfrågan som finns.

Kostnadstäckning buss

Indikatorn kostnadstäckning buss visar hur stor del av busstrafikens kostnader som täcks av intäkter. Kostnadstäckningen har ökat till 36% 2024 jämfört med 2023 då den var 35%. År 2019, som används som basår i trafikförsörjningsprogrammet, var kostnadstäckningen 33%. Utvecklingen visar på en positiv trend över tid.



Figur 4 visar utfallet för indikatorn Kostnadstäckning buss år 2024 och år 2023 inom parentes.

Tågtrafiken redovisar nettokostnad gentemot Region Västmanland och därför mäts denna indikator endast för busstrafik.

Påstigande per avgång buss (beläggningsgrad)

Indikatorn påstigande per avgång buss mäts genom antalet påstigande dividerat med antal avgångar. Antalet påstigande tas fram genom sammanställning av antal valideringar av biljetter och antal från automatisk passagerarräkning (APC) för de turer som är avgiftsfria.

Antal påstigande per avgång har ökat till 21 personer år 2024 jämfört med 20 personer år 2023. Trenden är positiv med en ökning för varje år efter covidpandemin, men når inte upp till resandet för basåret 2019 då antal påstigande var 26 personer per avgång. Den positiva trenden ger en balanserande bild till marknadsandelen enligt Kollbar.

Mål och indikatorer



Figur 5 visar utfallet för indikatorn Påstigande per avgång buss år 2024 och år 2023 inom parentes.

Statistik för resande i tågtrafiken är begränsad och därför följs denna indikator endast för busstrafik. Det pågår ett arbete för överströmning av resande från buss till tåg, vilket skulle kunna försämra utfallet för indikatorn. Samtidigt sker ett arbete för att minska bristerna i uppföljningen av resande i tågtrafiken och 2025 beräknas statistiken vara mer tillförlitlig.

Nettokostnad per invånare

Indikatorn visar trafikens nettokostnad per invånare, vilket är bruttokostnader för trafiken minus biljettintäkter dividerat med antal invånare. Indikatorn omfattar kostnader för både buss- och tågtrafiken inklusive biljettsamverkan.

Nettokostnaden per invånare ökade till 1852 kr 2024 jämfört med 1549 kr 2023 och beror framför allt på genomförda förändringar i tågtrafiken av både Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen. Den ökade kostnaden beror också på att Mälardalstrafik ingick ett nödavtal med Transdev från och med 16 juni 2024 efter beslut om att avsluta dåvarande avtal med MTR i förtid. Även Tåg i Bergslagens nya operatörsavtal, som ingicks 2024, samt byte av finansieringsmodell har inneburit en ökad kostnad.

Under 2024 infördes nya principer för planering och finansiering av kollektivtrafiken för buss i länet. Bland annat infördes en fast kostnad per fordon. Västerås berördes inte av de nya planeringsprinciperna eftersom de har egen depå och bussflotta. En förändring för Västerås är däremot införandet av 40-resorskortet, vilket innebar en prissänkning jämfört med enkelbiljetter.



Figur 6 visar utfallet för indikatorn Nettokostnad per invånare år 2024 och år 2023 inom parentes.

Användbar kollektivtrafik

Målområdet Användbar kollektivtrafik följs upp genom indikatorerna nöjdhet hos resenärer, nöjdhet hos allmänheten, påstigande per invånare buss och utbudskilometer per invånare. Målområdet ska visa att trafiken uppfyller medborgarnas och resenärernas behov.

Nöjdhet

Nöjdhet mäts genom Svensk Kollektivtrafiks NKI-undersökning i Kollektivtrafikbarometern. Indikatorn följer upp både resultatet för resenärerna och allmänheten. I resultat för

Mål och indikatorer

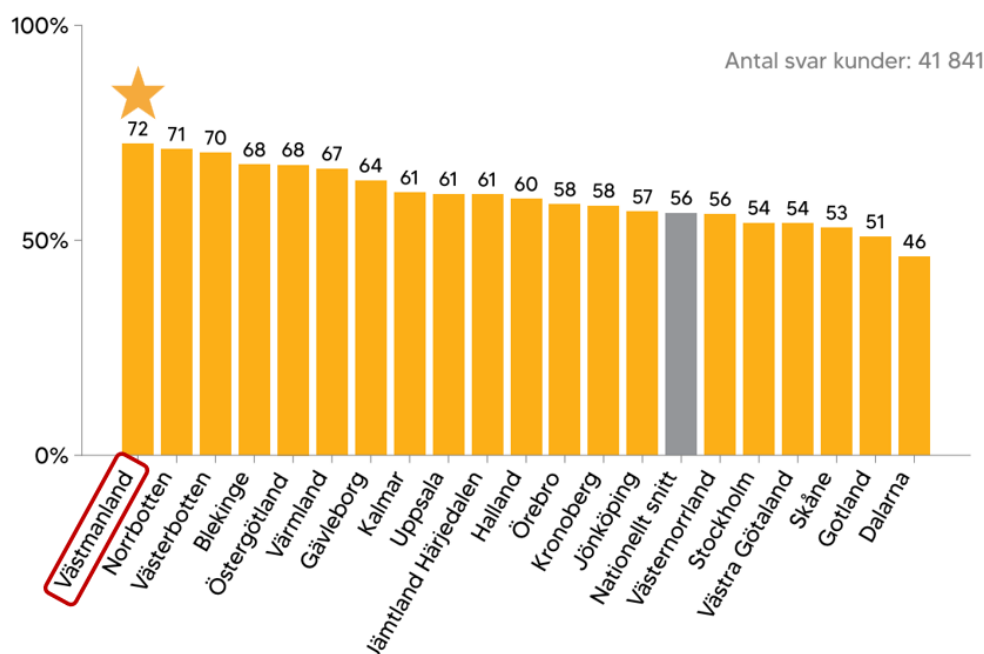
allmänhetens nöjdhet ingår svar oavsett om resan gjorts med kollektivtrafik eller inte. Resultatet för kundernas nöjdhet gäller resenärer som åkt med kollektivtrafik under sin senaste resa.

Nöjdheten har ökat både hos allmänheten och kunderna jämfört med föregående år. För år 2024 är allmänhetens nöjdhet 62% och kundernas nöjdhet 72%. Jämfört med 2023 är det tre procentenheter bättre för allmänheten och en procentenhet bättre för resenärerna. Sett över tid så har nöjdheten ökat med ett bättre resultat även jämfört med basåret 2019.



Figur 7 visar utfallet för indikatorn Nöjdhet med den allmänna kollektivtrafiken hos allmänheten respektive resenärerna år 2024 och år 2023 inom parentes.

Region Västmanland, under varumärket VL, är den region som hade mest nöjda kunder under år 2024.



Påstigande per invånare buss

Indikatorn påstigande per invånare buss mäts genom att dividera antalet påstigande med antal invånare i Västmanlands län. Antalet påstigande tas fram genom sammanställning av antal biljettvalideringar och antal från automatisk passagerarräkning (APC) för de turer som är avgiftsfria. Statistik för påstigande i tågtrafiken är begränsad och därför mäts denna indikator endast för busstrafik (se förklaring under påstigande per avgång buss).

Mål och indikatorer

2024 har antalet påstigande ökat till 50 jämfört med 2023 då det var 47. Det är något färre än basåret 2019 som hade 52 påstigande, men trenden är positiv med fler som väljer att resa kollektivt trots ändrade pendlarmönster efter pandemin med mer distansarbete.



Figur 8 visar utfallet för indikatorn Påstigande per invånare år 2024 och år 2023 inom parentes.

Utbudskilometer per invånare

Indikatorn utbudskilometer per invånare mäts genom att dividera antalet utförda fordonskilometer med antal invånare. Utbudet inkluderar inomkommunal och regional busstrafik som Svealandstrafiken utför, samt tågtrafiken som Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen utför i länet. För Mälardalstrafik är det delar av linjerna Svealandsbanan och UVEN och för Tåg i Bergslagen gäller det delar av linjerna Bergslagspendeln och Godsstråket.

För 2024 ökade utbudet till 50 km per invånare jämfört med 2023 då utbudet var 48 km per invånare. Invånarantalet ökade marginellt mellan åren, med drygt 500 personer, och har en marginell inverkan. Det ökade utbudet per invånare är framför allt en följd av de trafikförändringar som genomförts i tågtrafiken. Under inledningen av året var tågtrafikens utmaningar stora med brist på personal och fordon, men under senare delen av året har trafikläget förbättrats och operatörerna har åstadkommit en markant leveransförbättring. Det förbättrade trafikläget bidrar till att nå måluppfyllelse för målområdena användbar och attraktiv region.



Figur 9 visar utfallet för indikatorn Utbudskilometer per invånare år 2024 och år 2023 inom parentes.

Attraktiv kollektivtrafik

Målområdet Attraktiv kollektivtrafik följs upp med indikatorerna nettokostnad per invånare och utbudskilometer per invånare (som redovisats ovan) samt pendling över kommun- respektive länsgräns.

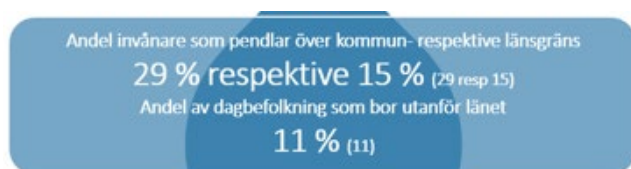
Pendling

En väl utbyggd kollektivtrafik ökar förutsättningen för att bo och arbeta i olika kommuner. Goda pendlingsmöjligheter ökar möjligheterna för företag och organisationer att hitta och attrahera rätt kompetens. Det bidrar också till att ge medborgarna större valfrihet i arbetslivet och sitt boende.

Mål och indikatorer

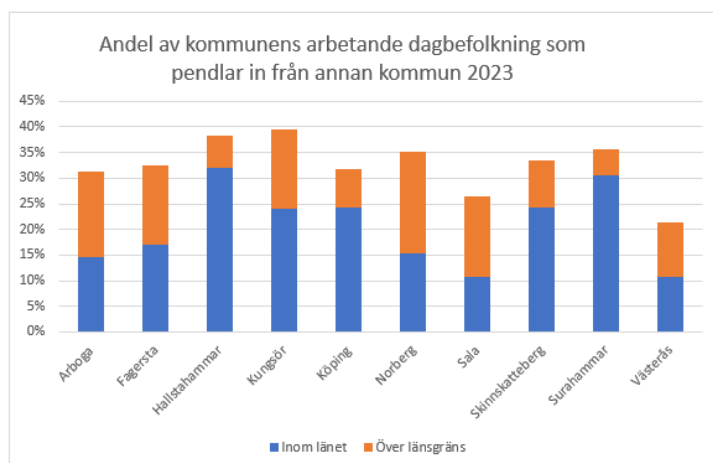
Pendlingsstatistik utgår från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik. Eftersom statistiken från föregående år levereras i slutet av året visas 2023 års resultat jämfört med 2022.

Indikatorn för pendling visar att 29 procent av länets förvärvsarbetande invånare (nattbefolkning) har sin arbetsplats i en annan kommun. Av dessa har 15 procent sin arbetsplats utanför länet. Den andra indikatorn visar att 11 procent av länets dagbefolkning har sin bostad utanför länet. Procentuellt sett är de båda indikatorerna oförändrade 2023 jämfört med 2022.



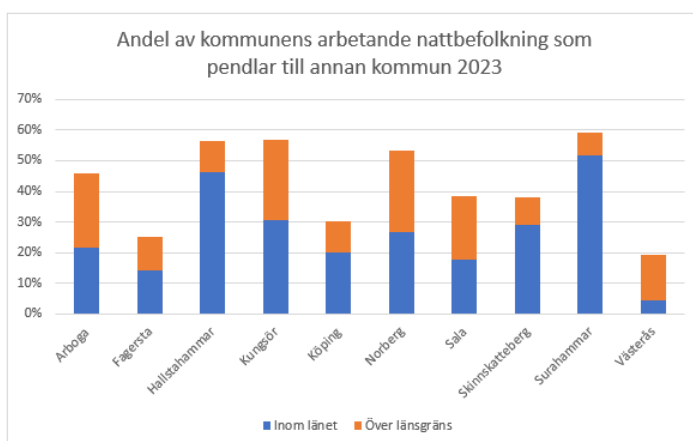
Figur 10 visar utfallet för indikatorerna Andel invånare som pendlar över kommun- respektive länsgräns och Andel av dagbefolkning som bor utanför länet år 2024 och år 2023 inom parentes.

I diagrammen nedan presenteras andelen av kommunernas dag- och nattbefolkning som pendlar inom länet respektive över länsgränsen.



Figur 11 visar utfallet för Andel av kommunens arbetande dagbefolkning som pendlar in från annan kommun 2023 för respektive kommun.

Mål och indikatorer



Figur 12 visar utfallet för Andel av kommunens arbetande nattbefolkning som pendlar till annan kommun 2023 för respektive kommun.

Baskrav i trafikförsörjningsprogrammet

I trafikförsörjningsprogrammet finns fem uppsatta baskrav inom områdena effektivitet, miljö, tillgänglighet, kvalitet samt trygghet och säkerhet. Baskraven är överordnade målen och ska betraktas som en miniminivå. De behöver inte bidra till måluppfyllelse.



Figur 13 visar Region Västmanlands fem baskrav för kollektivtrafiken i länet.

Effektivitet

Baskrav: Trafikkostnad per utbudskilometer ska vara i nivå med jämförbara regioners nivåer.

Utfall: Västmanlands kostnad per utbudskilometer var i nivå med jämförbara regioner för år 2023*.

Miljö

Baskrav: Fordonskilometer med förnybara och fossilfria bränslen 100%.

Utfall: Busstrafikens flotta består av biogas- och elbussar. Baskravet med 100% fossilfritt bränsle per ffordonskilometer är därmed uppfyllt. Däremot kan el producerat av kärnkraft ingå i energimixen vilket inte räknas som ett förnybart bränsle.

Tillgänglighet

Baskrav: Tillgänglighetsanpassade fordon 100%.

Utfall: Alla ordinarie bussar som trafikerar den inomkommunala och regionala trafiken liksom tågen är tillgänglighetsanpassade (gäller ej ersättningstrafik).

Kvalitet

Baskrav: Punktlighet för tåg minst 95%. För bussar finns för närvarande inget ställt krav.

Utfall: Tågtrafikens punktlighet** för 2024 var 80,2% och når därmed inte baskravsnivån.

Bussarnas punktlighet*** var 86,6%.

Trygghet och säkerhet

Baskrav: Andelen som upplever att det är tryggt att resa ska vara minst 75%.

Utfall: 75% av resenärerna upplever att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken och nivån för baskravet nås.

* Trafikanalys, Regional linjetrafik 2023, Statistik 2024:23

** RT+5 vilket innebär ankomst inom 5.59 minuter till slutstation.

*** Ankomst till hållplats som är tidig till 3 minuter efter planerad ankomst.

Bokslut per linje

Inomkommunal och regional busstrafik 2024

I tabellerna nedan beskrivs den fasta linjelagda inomkommunala och regionala busstrafiken för 2024 som Region Västmanlands delägda bolag Svealandstrafiken utför. Det totala utfallet per kommun och regionala linjerna jämförs mot föregående år. Bruttokostnader och intäkter i redovisningen är faktiska kostnader, det vill säga inte rambudget som betalas av kommunerna.

Under 2024 infördes nya principer för planering och finansiering av regionens kollektivtrafik med buss i länet. Bland annat infördes en fast parameter med kostnad per fordon. Västerås berörs inte av de nya planeringsprinciperna eftersom de har egen depå och bussflotta. Däremot infördes 40-resorskortet i kommunen vilket innebar en prissänkning jämfört med enkelbiljetter.

För avgiftsbelagd trafik räknas antal påstigande genom antal biljettvalideringar. För avgiftsfri trafik sker räkningen med kameror, så kallad APC (Automatic Passenger Counter). APC-statistiken är inte lika kvalitativ som valideringen av biljetter.

Stads- och förortstrafik i Västerås

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (valideringar)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Nettokostnad per påstigande
1	Bjurhovda - Centralen - Skälby	833 837	2 541 720	65 190	57 960 639	31 442 907	54%	39	10 kr
2	Björnö - Centralen - Norra Gryta	733 591	1 616 276	55 199	46 570 260	20 700 115	44%	29	16 kr
3	Flygplatsen - Centralen - Erikslund	877 687	2 476 830	61 924	57 919 223	30 221 441	52%	40	11 kr
4	Finnslätten - Centralen - Brottbärga	763 265	1 936 549	62 227	50 354 151	23 418 112	47%	31	14 kr
5	Hälla - Centralen - Tunbytorp	562 839	961 564	44 690	35 907 475	12 158 011	34%	22	25 kr
6	Finnslätten - Centralen - Rönnby	544 821	994 798	45 104	33 311 461	12 968 282	39%	22	20 kr
7	Centralen - Hacksta	139 750	141 156	23 066	7 221 327	1 784 357	25%	6	39 kr
14	Norra Haga - Centralen - Eriksborg	81 847	73 027	4 162	5 581 792	942 718	17%	18	64 kr
15	Öster Mälarstrand - Centralen	51 464	43 641	15 644	4 094 178	588 383	14%	3	80 kr
Σ Stad 2024		4 589 101	10 785 561	377 206	298 920 506	134 224 326	45%	29	15 kr
21	Tillberga - Centralen - Skultuna	875 057	813 011	30 546	42 087 648	11 152 395	26%	27	38 kr
22	Irsta - Centralen - Örtagården	444 823	365 381	21 562	23 460 172	5 318 927	23%	17	50 kr
23	Centralen - Tidö Lindö	90 503	38 377	7 037	4 015 872	597 222	15%	5	89 kr
24	Centralen - Orresta - Centralen	170 412	36 757	3 895	7 248 820	526 766	7%	9	183 kr
25	Gäddholm - Centralen	266 656	53 311	18 550	11 877 061	757 718	6%	3	209 kr
31	Sevalla - Tillberga (- Västerås)	4 094	430	502	176 203	8 391	5%	1	390 kr
32	Lagersberg - Örtagården (- Västerås)	10 193	476	502	419 380	8 506	2%	1	863 kr
36	Östanbro - Irsta (- Västerås)	21 055	1 476	2 259	852 429	24 429	3%	1	561 kr
Σ Förort 2024		1 882 793	1 309 219	84 853	90 137 585	18 394 354	20%	15	55 kr
Σ Västerås 2024		6 471 894	12 094 780	462 059	389 058 091	152 618 680	39%	26	20 kr
Σ Västerås 2023		6 405 883	11 341 364	462 050	362 997 678	146 306 567	40%	25	19 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		66 011	753 416	9	26 060 413	6 312 113	-1%	2	0 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		1%	7%	0%	7%	4%		7%	2%

I Västerås har antal påstigande ökat med 7% jämfört med föregående år. Antal utbudskilometer har ökat något, medan planerade avgångar är i princip lika. Linje 22 förlängdes från Barkarö till Örtagården och 2024 var första året med sommargågata i city. Införandet av 40-resorskortet kan vara en förklaring till det ökade resandet. Den totala kostnaden har ökat, men nettokostnad per invånare blev bara 2% högre i och med det ökade resandet och trots den lägre intäkten som följde av 40-resorskortet.

Bokslut per linje

Lokal trafik i Sala

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (APC)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Kostnad per påstigande
60	Sala - Jugansbo - Sala	96 982	53 048	3 206	3 765 627	-	0%	17	71 kr
61	Sala - Västerfärnebo	132 548	48 967	5 610	4 616 414	-	0%	9	94 kr
62	Sala - Västerfärnebo	157 636	43 894	5 314	5 499 570	-	0%	8	125 kr
63	Sala - Möklinta	130 980	51 138	3 995	4 920 030	-	0%	13	96 kr
64	Sala - Rosshyttan	45 722	20 239	1 463	2 026 821	-	0%	14	100 kr
	Sala - Vallrum/Tomta (- Västerås)	111 577	45 257	4 896	4 009 364	-	0%	9	89 kr
66	(Kärrbäck) - Sala - Varmsätra	37 290	20 882	2 508	1 900 595	-	0%	8	91 kr
401	Ängshagen - Sala	36 007	43 130	4 624	2 137 581	-	0%	9	50 kr
402	Sala Resecentrum -	24 714	17 096	3 135	1 218 299	-	0%	5	71 kr
461	Västerbykil - Salbohed (- Sala)	42 277	7 749	1 463	2 381 590	-	0%	5	307 kr
464	Rosshyttan - Kilbo skola	9 392	7 303	627	349 056	-	0%	12	48 kr
467	Västerbykil - Sala	14 968	8 968	418	497 062	-	0%	21	55 kr
Σ Sala 2024		840 093	367 671	37 259	33 322 009	-	0%	10	91 kr
Σ Sala 2023		822 900	372 827	37 601	30 399 817	-	0%	10	82 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		17 193	-5 156	-342	2 922 192	-	0%	-	9 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		2%	-1%	-1%	10%			0%	11%

Sala har avgiftsfri trafik.

I Sala är trafikutbudet liksom antalet påstigande i stort lika mellan åren. Kostnadsökningen beror på de nya principerna för planering och finansiering som infördes 2024.

Lokal trafik i Hallstahammar och Surahammar

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (APC)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Kostnad per påstigande
120	Borgåsund	176 444	197 635	8 291	7 880 241	-	0%	24	40 kr
Σ Hallstahammar 2024		176 444	197 635	8 291	7 880 241	-	0%	24	40 kr
Σ Hallstahammar 2023		178 223	statistik saknas	8 291	7 925 773	-	0% statistik saknas	statistik saknas	statistik saknas
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		-1 779		0	-45 532	-	0%		
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		-1%		0%	-1%				

Hallstahammar har avgiftsfri trafik.

103 000

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (APC)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Kostnad per påstigande
130	Virso - Ramnäs -	70 467	28 350	2 122	2 719 395	-	0%	13	96 kr
131	Virso, Fellingvägen - Virso,	25 032	10 433	4 761	1 291 747	-	0%	2	124 kr
Σ Surahammar 2024		95 499	38 783	6 883	4 011 142	-	0%	6	103 kr
Σ Surahammar 2023		92 088	43 743	6 976	3 789 292	-	0%	9	87 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		3 411	-4 960	-93	221 850	-	0%	-3	17 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		4%	-11%	-1%	6%			-37%	19%

Surahammar har avgiftsfri trafik.

För Hallstahammar saknas statistik om antal påstigande 2023 på grund av en trasig APC-kamera. Därför är det inte möjligt att göra jämförelse med 2024. Även i Surahammar kan kvalitetsbristen i datat från APC-kamerorna vara en förklaring till skillnaden i antalet påstigande mellan åren. Trafiken i båda kommunerna är avgiftsfri.

Bokslut per linje

Lokal trafik i Arboga och Kungsör

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (APC)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Kostnad per påstigande
49	Kungsör - Valskog	20 606	9 204	1 656	879 787	-	0%	6	96 kr
Σ Kungsör 2024		20 606	9 204	1 656	879 787	-	0%	6	96 kr
Σ Kungsör 2023		20 270	statistik saknas	1 656	692 005	-	0% statistik saknas	statistik saknas	statistik saknas
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		336		0	187 782	-	0%		
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		2%		0%	27%				

Kungsör har avgiftsfri trafik.

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (valideringar)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Nettokostnad per påstigande
202	Arboga RC - Arboga Teknikpark	9 947	4 767	2 510	654 608	53 972	8%	2	126 kr
Σ Arboga 2024		9 947	4 767	2 510	654 608	53 972	8%	2	126 kr
Σ Arboga 2023		9 784	3 889	2 510	436 313	32 966	8%	2	104 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		163	878	0	218 295	21 006	1%	0	22 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		2%	23%	0%	50%	64%		23%	21%

Statistik för antal påstigande 2023 saknas för Kungsör och därför är det inte möjligt att göra jämförelse med 2024. I Arboga har antal påstigande ökat mellan åren. Bruttokostnaden har ökat i båda kommunerna i och med de nya planeringsprinciperna.

Lokal trafik i Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (valideringar och APC)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Nettokostnad per påstigande
82*	Fagersta - Ängelsberg - Virsbo	32 126	11 501	1 211	1 414 701	54 473	4%	9	118 kr
83	Fagersta - Åvestbo - Bastmora	14 300	5 219	828	864 353	24 078	3%	6	161 kr
84	Fagersta - Hedkärre - Björnsbo södra	11 601	9 751	828	803 839	34 519	4%	12	79 kr
303	Fagersta C	42 226	103 621	3 566	2 761 217	219 487	8%	29	25 kr
Σ Fagersta 2024		100 253	130 092	6 433	5 844 110	332 557	6%	20	42 kr
Σ Fagersta 2023		99 026	217 259	6 433	4 577 432	0	0%	26	21 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		1 227	-87 167	0	1 266 678	332 557	6%	-6	21 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		1%	-40%	0%	28%			-24%	101%

Fagersta har haft avgiftsfri trafik till och med den 18 augusti 2024, därefter infördes avgift på trafiken.

I Fagersta har antal påstigande minskat med 40% 2024 jämfört med 2023, vilket kan vara en konsekvens av införandet av biljettavgift som gjordes i augusti 2024. Även kvalitetsbristen i datat från APC-kamerorna kan vara en förklaring till färre antal påstigande.

Bokslut per linje

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (APC)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Kostnad per påstigande
85	Norberg - Kärrgruvan - Norberg	41 524	11 085	4 049	2 276 585	-	0%	3	205 kr
86*	Norberg - Karbenning -	67 915	11 082	3 114	2 347 358	-	0%	4	212 kr
Σ Norberg 2024		109 439	22 167	7 163	4 623 943	0	0%	3	209 kr
Σ Norberg 2023		108 942	17 483	7 161	3 540 041	288 805	8%	2	186 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		497	4 684	2	1 083 902	-288 805	-8%	1	23 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		0%	27%	0%	31%			33%	12%

Norberg har avgiftsfri trafik från och med 2024.

I Norberg blev trafiken avgiftsfri från och med 2024 vilket sannolikt resulterat i ökat antal påstigande jämfört med föregående år. Kostnaden har ökat i och med de nya planeringsprinciperna.

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (valideringar)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Nettokostnad per påstigande
81	Skinnskatteberg - Riddarhyttan	42 043	1 846	2 246	1 602 931	28 796	2%	1	853 kr
Σ Skinnskatteberg 2024		42 043	1 846	2 246	1 602 931	28 796	2%	1	853 kr
Σ Skinnskatteberg 2023		41 442	3 843	2 246	1 434 779	114 509	8%	2	344 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		601	-1 997	0	168 152	-85 713	-6%	-1	509 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		1%	-52%	0%	12%	-75%		-52%	148%

I Skinnskatteberg har antal påstigande liksom intäkterna minskat mellan 2023 och 2024 vilket också gett en högre nettokostnad per påstigande. Orsaken är framför allt att folkhögskolan i Riddarhyttan, med ca 70 elever, lades ned 2023.

Regional trafik

Linje	Destination	Utbudskilometer (tidtabellskm)	Påstigande (Valideringar)	Planerade avgångar (enl tidtabell)	Bruttokostnad (kr)	Intäkt (kr)	Täckningsgrad	Påstigande per avgång	Nettokostnad per påstigande
500	Skinnskatteberg - Avesta/Krylbo	691 187	150 297	15 817	23 686 115	6 640 213	28%	10	113 kr
501*	Skinnskatteberg - Köping	447 870	105 373	10 629	14 196 634	4 598 540	32%	10	91 kr
502*	Köping - Kungsör - Eskilstuna	370 215	74 579	17 587	12 042 883	3 281 997	27%	4	117 kr
511	Västerås - Hallstahammar	596 231	292 603	25 499	20 666 983	13 185 703	64%	11	26 kr
514	Västerås - Surahammar	492 247	176 709	19 782	16 597 100	7 890 274	48%	9	49 kr
515	Västerås - Kolbäck - Köping	272 105	118 371	7 335	9 792 810	4 939 199	50%	16	41 kr
551	Köping - Valskog - Arboga	228 110	77 279	12 006	7 751 161	3 513 552	45%	6	55 kr
569	Sala - Västerås	344 798	108 964	8 578	11 028 435	4 720 730	43%	13	58 kr
Σ Regional trafik 2024		3 442 763	1 104 175	117 233	115 762 121	48 770 208	42%	9	61 kr
Σ Regional trafik 2023		3 502 299	1 177 842	119 686	119 877 515	46 023 853	38%	10	63 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023		-59 536	-73 667	-2 453	-4 115 394	2 746 355	4%	-0,4	-2 kr
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %		-2%	-6%	-2%	-3%	6%		-4%	-3%

*Linje 501 och 502 heter publikt 550A respektive 550B

Utbudskilometer liksom antal påstigande har minskat något för den regionala busstrafiken 2024 jämfört med 2023. Förklaringen är framför allt att förstärkningstrafik sattes in på linje 569 under 2023 på grund av reducerad tågtidtrafik. Antal påstigande i tågtrafiken har också ökat mellan åren vilket kan visa på en överströmning från regional buss till tåg.

Bokslut per linje

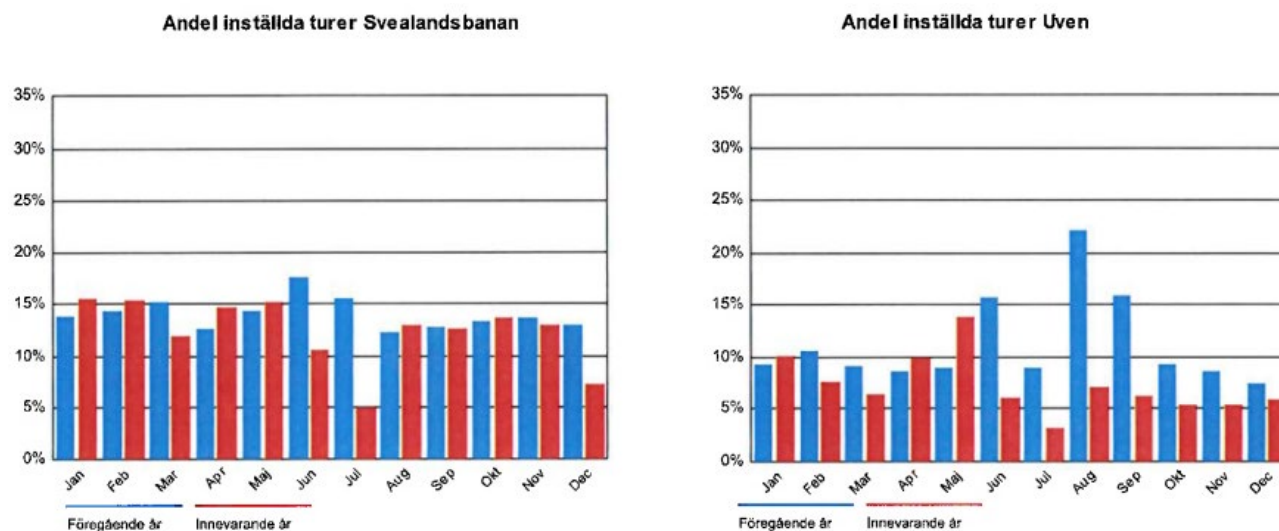
Tågtrafik

I text och tabeller nedan beskrivs tågtrafiken 2024 för de bolag som Region Västmanland är delägare i, Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen. Tabellerna redovisar linjestäckningarna med trafik i Västmanland med jämförelse mot föregående år. Det gäller Mälardalstrafiks linjer Svealandsbanan och UVEN samt Tåg i Bergslagens trafik på Bergslagspendeln och Godsstråket.

Mälardalstrafik

Mälardalstrafik utvecklade en betydligt mer stabil trafik under 2024. Året inleddes med bister vinterväder med en hög andel inställda avgångar med förseningar och fordonsskador som följd. Under hösten blev leveransen av trafiken bättre med en stabiliserad regularitet och punktlighet. Bakom den positiva utvecklingen ligger bland annat ett omfattande förbättringsarbete i depån som ledde till en stabil fordonstillgång, liksom att tidigare års personalbrist bland lokförare och tågvärddar har kunnat åtgärdas.

Andel inställda turer på Svealandsbanan förbättrades till 12,3% 2024 från 14% 2023 och på UVEN till 7,5% 2024 från 11,2% 2023.

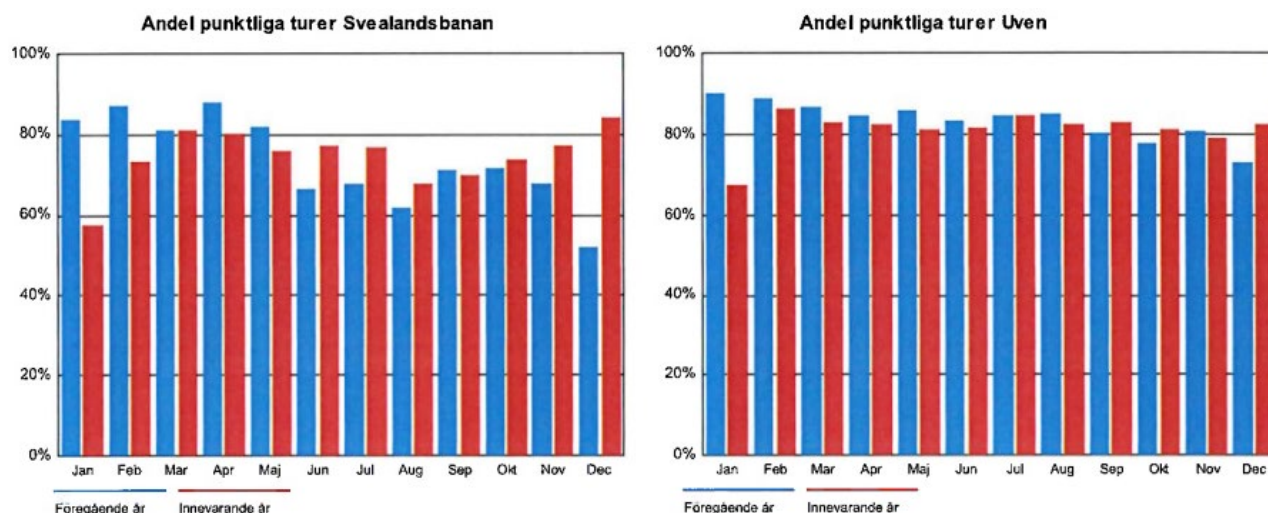


I figur 16 visas andel inställda turer för Mälardalstrafiks stråk Svealandsbanan och UVEN under år 2024 (röda staplar) jämfört med år 2023 (blå staplar).

Ankomst- och avgångspunktligheten rätt i tid +5 minuter förbättrades något för Svealandsbanan jämfört med föregående år, 74,9% 2024 jämfört med 73,5% 2023. På UVEN försämrades andelen punktliga turer till 81,4% 2024 jämfört med 83,6% 2023. Orsakerna till att punktligheten inte nådde målet berodde framför allt på infrastrukturfel, som stod för 16–33 % av förseningsminuterna. Olyckor, tillbud och spårspring stod för 10–25%. Orsaker som Mälardalstrafik tillsammans med operatören har möjlighet att påverka stod för cirka

Bokslut per linje

20% av förseningsminuterna. Exempel på åtgärder för detta är tidtabelljusteringar och fordons- och depålogistik.



I figur 17 visas andel punktliga turer för Mälardalstrafiks stråk Svealandsbanan och UVEN under år 2024 (röda staplar) jämfört med år 2023 (blå staplar).

Resandet med Mälartåg sjönk under 2024 och en av orsakerna kan vara att året präglades av hög inflation och att hushållens konsumtion utvecklades svagt. Lägre priser på drivmedel och utmaningar som fortsatt påverkar den svenska tågtrafiken i form av bland annat större banarbeten, olyckor och infrastrukturfel, bidrog troligen också till avmattning i resandet. Men den långsiktiga trenden är att regionaltågsresandet ökar, dels utifrån regional utveckling, dels utifrån klimatanpassningar. Det handlar både om tillväxten i Stockholm-Mälardalregionen och utvecklingen mot hållbart resande. Antalet utbudskilometer har också ökat.

Linje	Utbudskilometer (tågkm)	Påstigande (resor)	Planerade turer	Inställda turer	Andel inställda turer	Punktlighet RT+5	Påstigande per utförd tur
Svealandsbanan och UVEN							
Σ 2024	1 386 000	701 000	43 470	4 296	9,9%	78,1%	17,9
Σ 2023	1 158 000	785 000	42 338	5 343	12,6%	78,5%	21,2
Avvikelse mellan år 2024 och 2023	228 000	-84 000	1 132	-1 047	-2,7%	-0,4%	-3,3
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %	20%	-11%	3%	-20%			-16%

De sträckor och stationer av linjerna som gäller Västmanland. Uppdelning per region enligt definition av linjedelsträckor från Mälardalstrafiks kostnads-/intäktsfördelningsmodell.

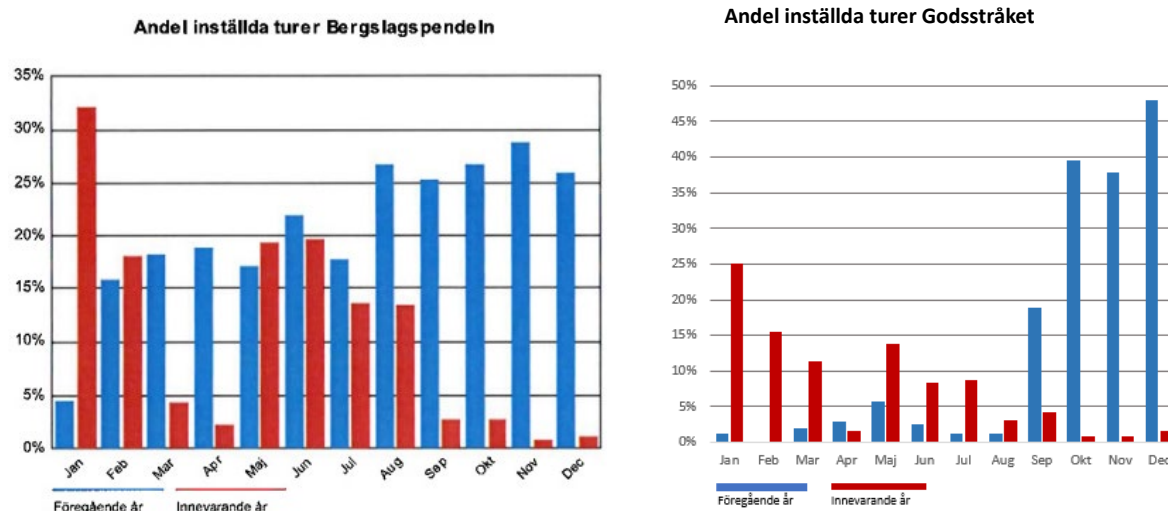
Bruttokostnaden för Region Västmanlands del av Mälardalstrafik 2024 blev drygt 119 mnkr och intäkterna uppgick till knappt 71 mnkr vilket resulterade i en nettokostnad på drygt 48 mnkr.

Bokslut per linje

Tåg i Bergslagen

Tåg i Bergslagen (TiB) har bedrivit full trafik från och med oktober 2024 efter en längre period med trafikreduceringar framför allt på grund av personalbrist hos operatören VR. Uppgången till full trafik gick enligt plan och leveransen förbättrades markant under hösten.

Andel inställda turer på Bergslagspendeln förbättrades till 11,4% 2024 från 20,7% 2023 och på Godsstråket till 7,9% 2024 från 11,3% 2023. TiB har levererat en av Sveriges mest stabila regiontågstrafik sedan tidig höst.

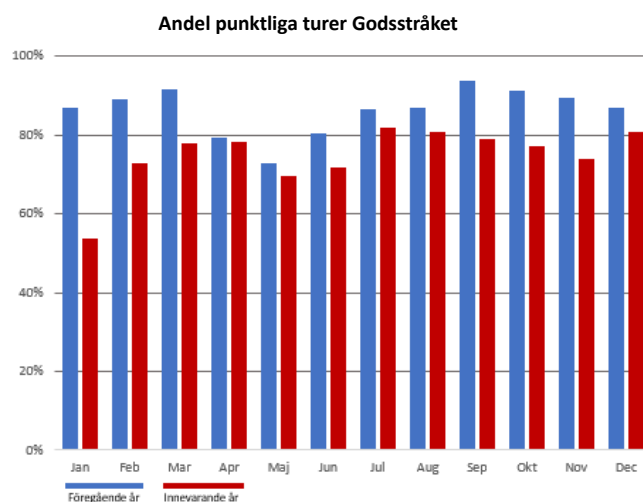
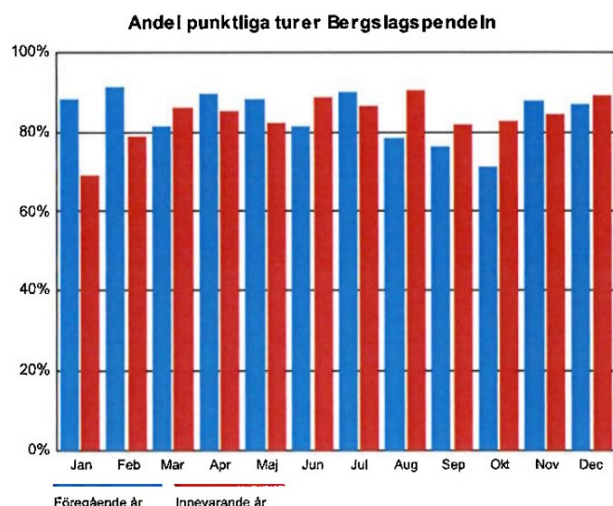


I figur 14 visas andel inställda turer för Tåg i Bergslagens stråk Bergslagspendeln och Godsstråket under år 2024 (röda staplar) jämfört med år 2023 (blå staplar).

Under 2024 drabbades TiB-systemet fortsatt av förseningar på grund av infrastrukturstörningar, vilket drog ner trafiksystemets punktlighet. Under hösten har orsakerna främst varit väderrelaterade med spårhalka och isbildning som lett till förseningar med sena tågmöten, tågvändningar och trafikstopp under kortare stunder.

2024 var ankomst- och avgångspunktligheten rätt i tid +5 minuter 84,3% på Bergslagspendeln jämfört med 83,6% 2023 så en viss förbättring har skett där. På Godsstråket var punktligheten 75,5% 2024 jämfört med 85,6% 2023 vilket är en klar försämring.

Bokslut per linje



I figur 15 visas andel punktliga turer för Tåg i Bergslagens stråk Bergslagspendeln och Godsstråket under år 2024 (röda staplar) jämfört med år 2023 (blå staplar).

Antal resande har ökat med 19% 2024 jämfört med föregående år. Även antalet utbudskilometer har ökat. Resandestatistiken utifrån antal påstigande och valideringar av biljetter innehåller vissa kvalitetsbrister. För Reginatågen finns APC-system installerade i endast 3 av 23 fordon. En majoritet av perrongvalidatorerna är ur funktion och handenheter som ombordpersonalen använder har inte mjukvara som kan läsa VL-produkter.

I Tåg i Bergslagens kundundersökning som gjordes under hösten har kundnöjdheten ökat med 6 indexenheter från i våras. Den stabila trafikleveransen har lett till betydligt färre samtal och kundsynpunkter till kundservice.

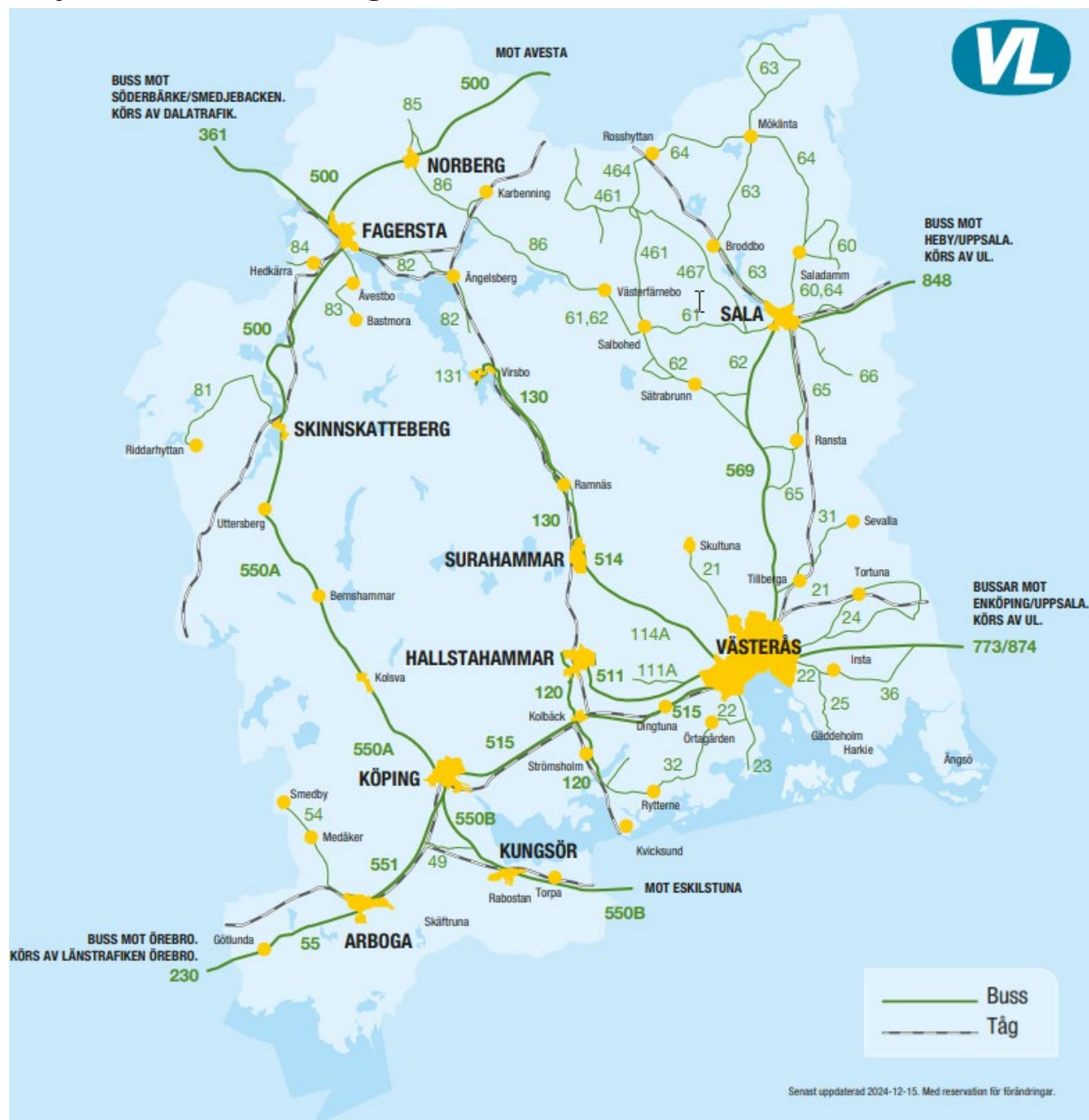
Linje	Utbudskilometer (tågkm)	Påstigande (resor)	Planerade turer	Inställda turer	Andel inställda turer	Punktlighet RT+5	Påstigande per utförd tur
Bergslagspendeln och Godsstråket							
Σ 2024	1 363 000	374 000	13 372	1 470	11,0%	83,3%	31,4
Σ 2023	1 066 000	314 000	13 824	2 597	18,8%	84,1%	28,0
Avvikelse mellan år 2024 och 2023	297 000	60 000	-452	-1 127	-7,8%	-0,8%	3,5
Avvikelse mellan år 2024 och 2023 i %	28%	19%	-3%	-43%			12%

De sträckor och stationer av linjerna som gäller Västmanland. Uppdelning per region enligt definition av linjedelsträckor från Tåg i Bergslagen.

Bruttokostnaden för Region Västmanlands del av TiB 2024 blev drygt 139 mnkr. För länsöverskridande enkelbiljetter och Resplusbiljetter tilldelades regionen en intäktsandel på ca 25% vilket motsvarar ungefär 23 mnkr. Intäkter från VL-produkter går inte att särskilja från övrigt resande utan redovisas som en del av Kollektivtrafikförvaltningens intäkter.

Linjekartor

Linjekarta buss och tåg i Västmanland



Linjekartor

Linjekarta Mälardalstrafik

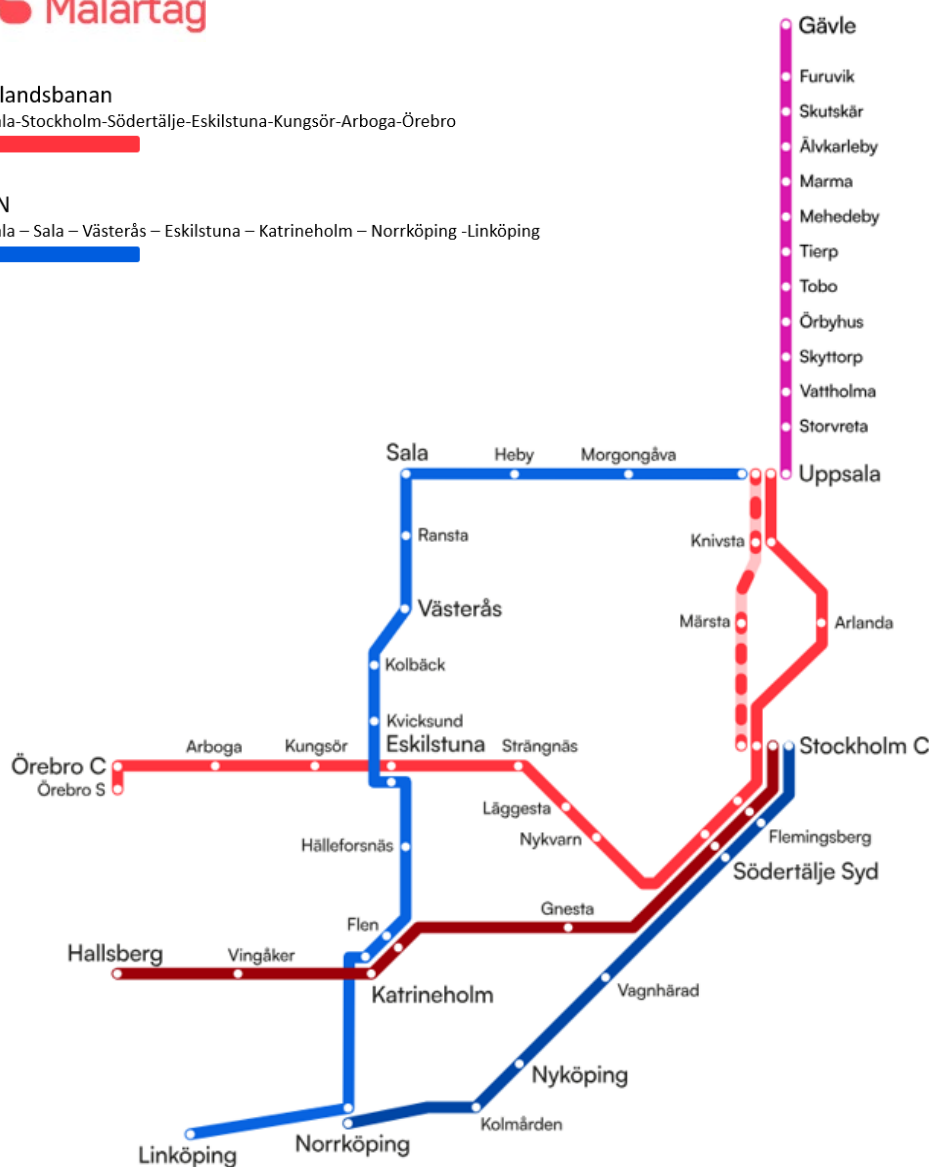


Svealandsbanan

Uppsala-Stockholm-Södertälje-Eskilstuna-Kungsör-Arboga-Örebro

UVEN

Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Norrköping -Linköping



Linjekartor

Linjekarta Tåg i Bergslagen

