

Kollektivtrafikförvaltningen

Förvaltningsplan och budget 2026–2028



Innehåll

Förvaltningsplan och budget 2026–2028	1
Förvaltningens grunduppdrag.....	3
Planering och uppföljning i förvaltningen	7
Mål och uppdrag	9
Förvaltningens mål och indikatorer.....	10
Plan för genomförande av uppdrag och måluppfyllelse.....	11
Ekonomiska förutsättningar	16
Intern kontroll	21
Intern referens och underskrifter.....	23

Förvaltningens grunduppdrag

Grunduppdrag enligt reglemente och lagstiftning

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet i Västmanland.

Myndigheten, med nämnd och förvaltning, bildades 1 januari 2012 i och med den nya lagen för kollektivtrafik. 1 januari 2015 tillkom även ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken avseende de uppdrag som sker genom kommunernas beställning samt utförande av sjukresor. Förvaltningens verksamhet är inriktad på att inom Västmanlands län och angränsande områden bedriva och utveckla den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Utifrån kollektivtrafiknämndens ansvarsområden är förvaltningens grunduppdrag att:

- svara för strategiskt arbete inom området kollektivtrafik
- bereda övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor inför beslut i regionfullmäktige
- upprätta underlag för, och lämna förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram inför beslut i regionfullmäktige
- inom ramen för regionalt trafikförsörjningsprogram lämna uppdrag/beställning till aktiebolag och/eller enskild kommun som fått befogenhet att ingå avtal om allmän trafik
- besluta om allmän trafikplikt
- samverka med länets kommuner, organisationer, resenärer, företag och berörda myndigheter i kollektivtrafikfrågor
- inom sitt verksamhetsområde företräda länet gentemot statliga myndigheter och andra regioner
- avge yttrande på regionens vägnar i sådana ärenden som endast rör nämndens eget ansvarsområde och som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt
- löpande informera regionstyrelsen om strategiska kollektivtrafikfrågor
- rapportera om ekonomi, prestationer och kvalitet i enlighet med regionstyrelsens anvisningar
- noggrant följa utvecklingen inom kollektivtrafikområdet
- verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet

Övrigt gällande förvaltningens grunduppdrag

Kollektivtrafiknämnden

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för att verkställa Region Västmanlands uppdrag kring den regionala kollektivtrafiken. Nämnden ansvarar för beställarstyrning av regional kollektivtrafik för länsinvånarna och bedriver övergripande strategiskt arbete för kollektivtrafikens utveckling i länet. Det är ett arbete som sker i samverkan med kommunerna i Västmanland. Nämndens uppdrag beskrivs i Reglemente för Kollektivtrafiknämnden 2022-2026, fastställd av fullmäktige 2022-06-14 § 86. Nämnden har 7 ledamöter och 7 ersättare. Mandatperioden är 2022-10-15—2026-10-14.

Kollektivtrafikförvaltningen

Förvaltningens verksamhet ska bidra till att uppnå de mål som finns i Regionplanen, Regionala utvecklingsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet samt förverkliga nämndens uppdrag och verkställa nämndens beslut. Dessutom arbetar förvaltningen på uppdrag av länets kommuner, både gällande allmän och särskild kollektivtrafik. Förvaltningen administrerar, planerar, upphandlar och beställer, marknadsför, utför och utvärderar beställd trafik. Verksamheten baseras på två viktiga grunder - samhällsnytta och kundnytta, som utgår från invånare och resenärer. Grunden ligger i att kollektivtrafiken är ett viktigt instrument för kommunernas och regionens utveckling. Förvaltningens uppdrag är alltså att identifiera och möta invånarnas behov av kollektivtrafik inom de ekonomiska ramar som förvaltningen har att förhålla sig till.

Samverkanspartners

Svealandstrafiken AB

Bolaget bedriver linje- och stadstrafik med buss i Västmanlands och Örebro län på uppdrag av respektive regions kollektivtrafikmyndighet. Bolaget har även upphandlat trafiktjänster och delar av trafikutbudet köper bolaget från privata entreprenörer. Bolaget ägs av Region Västmanland och Region Örebro län (50 % vardera).

Tåg i Bergslagen AB

Bolaget samordnar och upphandlar tågtrafiken i Bergslagsområdet, med viktiga anslutningar till knutpunkter som till exempel Västerås, Örebro, Falun och Borlänge. Trafiken utförs av upphandlad operatör. Bolaget ägs av regionerna Västmanland, Gävleborg, Örebro och Dalarna (25 procent vardera).

Mälardalstrafik AB

Bolagets uppdrag är upphandling, förvaltning och utveckling av regional tågtrafik i Mälardalsregionen i samverkan med ägarnas regionala kollektivtrafikmyndigheter. Periodkortetsprodukten för trafiken heter Movingo. Bolaget ägs gemensamt av regionerna; Västmanland (13 %), Sörmland (13 %), Uppsala (13 %), Örebro (13 %), Östergötland (13 %) och Stockholm (35 %)

AB Transitio

AB Transitio samägs av landets alla regioner förutom Gotland. Bolaget har som huvuduppgift att stödja ägarna med anskaffning och finansiering av spårfordon och reservdelar, uthyrning till ägare samt förvaltning av fordon och högvärdeskomponenter. Västmanlands ägarandel uppgår till 5 %.

Oslo-Stockholm 2.55 AB

Bolaget har som mål att det ska etableras tågtrafik mellan Oslo och Stockholm via Mälardalen med en restid under tre timmar. Bolagets uppgift är att verka för en bättre infrastruktur och trafikering. Bolaget ägs gemensamt av Region Västmanland (16,7 %), Region Värmland, Region Örebro län, Karlstad kommun, Västerås kommun och Örebro kommun.

Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är en bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

Samtrafiken i Sverige AB

Samtrafiken ägs av alla regionala kollektivtrafikmyndigheter samt merparten av de kommersiella trafikoperatörerna. Samtrafikens ambition är att vara branschledande inom tre fokusområden: kollektivtrafikdata, branschstandarder och kombinerat resande. De erbjuder tjänster inom informations- och biljettlösningar för kollektivtrafikbranschen i syfte att skapa ett gemensamt mervärde för ägarna för att gynna både trafikaktörer och resenärer. Västmanlands ägarandel uppgår till 2 %.

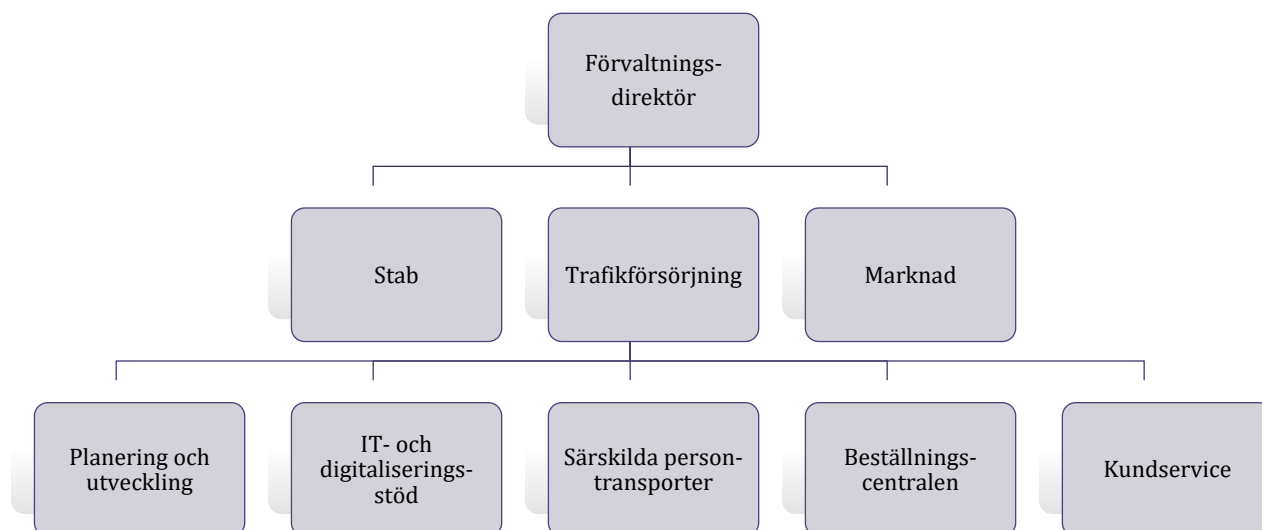
Mälardalsrådet

Mälardalsrådet består av regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och kommuner i de sju regionerna; Västmanland, Stockholm, Uppsala, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensfrågor, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser. Samverkan sker bland annat inom ramen för En Bättre Sits (EBS), ett brett transportpolitiskt samarbete. Aktörerna för EBS tar fram en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter.

Upphandlade transportörer

För serviceresor upphandlas transporttjänster via taxi- och/eller bussbolag.

Förvaltningens organisationsschema



Planering och uppföljning i förvaltningen

Planering

Förvaltningsplanen för Kollektivtrafikförvaltningen utgår från "Regionplanen 2026-2028" samt "Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram".

Förvaltningsplanen beskriver förvaltningens mål och uppdrag, aktiviteter för att nå målen och ekonomisk ersättning som gäller för kommande planperiod.

Förvaltningen fokuserar på en tydlig målstyrning av verksamheten. Målstyrning behövs för att hela organisationen på ett strukturerat sätt ska dra åt samma håll och fokusera på samma mål. Alla medarbetare måste vara medvetna om sitt ansvar och sin roll för att organisationen som helhet ska nå uppsatta mål. Att arbeta över enhets- och verksamhetsgränser och i samverkan med samarbetspartners uppmuntras. Förvaltningsplanen bryts ner i verksamhets- och enhetsplaner.

Regional utvecklingsstrategi

Visionen för den Regionala utvecklingsstrategin är "Ett livskraftigt Västmanland genom hållbar utveckling". Visionen ska uppnås genom arbete inom tre målområden som alla bidrar till en hållbar utveckling; ett välmående Västmanland, ett tillgängligt Västmanland och ett nyskapande Västmanland genom hållbar tillväxt. I målområdet "Ett tillgängligt Västmanland" ingår att marknadsandelen av det motoriserade resandet ska öka. Ur ett länsperspektiv är det prioriterat med en kollektivtrafik som möjliggör resande inom hela länet.

Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram

Kollektivtrafiknämnden är enligt lag skyldiga att ta fram och kontinuerligt revidera ett trafikförsörjningsprogram för länet. Det senast reviderade trafikförsörjningsprogrammet beslutades av Regionfullmäktige 2021-09-21. En ny revidering av trafikförsörjningsprogrammet har påbörjats och beräknas vara klart under första halvan av år 2026. Det reviderade programmet arbetas fram i samråd med kommuner och berörda aktörer i länet. Trafikförsörjningsprogrammet och Regionplanen är förvaltningens mest centrala styrdokument.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller tre centrala målområden:

- Smart kollektivtrafik
- Användbar kollektivtrafik
- Attraktiv region

Utifrån trafikförsörjningsprogrammet ska bland annat bekväm och tillförlitlig tågtrafik hantera de större resandevolymer inom och utanför länet, kompletterat med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter för det lokala resandet. På landsbygden ska allt fler anpassade tjänster utvecklas som möjliggör ett hållbart resande. Programmets mål följs upp genom flera relevanta indikatorer som tillsammans ger en samlad bedömning av måloppfyllelse.

Uppföljning

Uppföljning av verksamheten sker på flera olika sätt, formellt genom rapportering till nämnden. På förvaltningen finns en ledningsgrupp som ansvarar för styrning av förvaltningen. Uppföljning sker genom del- och årsrapport, inom de olika enheterna och verksamheterna, på samverkansmöten med fackliga organisationer samt med andra intresseorganisationer. Externt sker uppföljning bland annat via tjänstemannadialoger och länsdelssamråd samt samverkansmöten.

Mål och uppdrag

Mål från fullmäktige och nämnd

Regionfullmäktige	Kollektivtrafiknämnden
Nöjda och trygga invånare	Nöjda och trygga invånare med fokus på resenärer
Effektiva och ändamålsenliga tjänster av god kvalitet	Tjänster av god kvalitet och effektiva processer
Engagerade medarbetare med rätt kompetens	Engagerade medarbetare med rätt kompetens
Ekonomi i balans	Förvaltningen uppnår fastställd budget

Uppdrag från fullmäktige och nämnd

Id	Regionfullmäktige och nämnd
RF26-4	Under 2026 ska kollektivtrafiknämnden fokusera på att öka antalet resor med kollektivtrafik.
RF26-7	Under 2026 ska regionstyrelsen och samtliga nämnder prioritera digital teknik och metoder som leder till minskad administration, frigör tid samt dämpar regionens totala kostnadsutvecklingstakt.
RF26-9	Regionstyrelsen och övriga nämnder ska under 2026 stärka regionens totala förmåga att hantera särskilda händelser i fredstid, vid höjd beredskap och krig.
RF26-10	Under 2026 ska regionstyrelsen och samtliga nämnder aktivt bidra till forskning, innovation och utbildning samt verka för ökad andel externfinansiering och samverkan med akademi och näringsliv i pågående och framtida forsknings- och innovationsprojekt.
RF26-11	Under 2026 ska Regionstyrelsen och samtliga nämnder stärka det systematiska arbetet med friskfaktorer för att förebygga sjukfrånvaro samt verka för en snabb och hållbar återgång i arbete.
RF26-12	Under 2026 ska regionstyrelsen och samtliga nämnder vidta åtgärder för att sänka regionens kostnadsnivå och hålla nere kostnadsutvecklingstakten så att regionens ekonomi stärks.
KTN26-1	Under 2026 göra det enklare för resenärerna inom särskild kollektivtrafik att rapportera avvikelser och samtidigt fortsätta förbättra kvaliteten på resorna för att minimera antalet avsteg från fastställda kvalitetsnormer
KTN25-2	Under planperioden arbeta för en mer flexibel kollektivtrafik
KTN25-3	Under planperioden utveckla den länsöverskridande kollektivtrafiken

Uppdrag KTN25-1 ersätts av RF26-4, KTN25-4 ersätts av RF26-4, KTN25-5 upphör och ingår i listan över aktiviteter.

Förvaltningens mål och indikatorer

Mål	Indikator	Målvärde År 2026	Nuläge 2024	Redo- visas
Invånarna är nöjda och trygga med fokus på resenärer	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet	15 %	14 % (K=17%, M=11%)	Delår, år
	Antal resor buss- och tågtrafik, ökning	2 %	15,4	Delår, år
	Andel invånare som är nöjda med den allmänna kollektivtrafiken	63 %	62 % (K=64%, M=59%)	Delår, år
	Andel resenärer som är nöjda med allmänna kollektivtrafiken	74 %	72 % (K=74%, M=71%)	Delår, år
	Andel resenärer som är nöjda med sjuk- och färdtjänstresor	89%	88 % (K=88%, M=88%)	Delår, år
	Andel resenärer som upplever sig trygga vid resa med allmän kollektivtrafik	76 %	75 % (K=76%, M=74%)	Delår, år
	Andel resenärer som upplever trygghet vid sjuk- och färdtjänstresa	83 %	82 % (K=82 %, M=82)	Delår, år
Tjänster av god kvalitet och effektiva processer	Andel utförda turer tågtrafik*	95 %	90 %	Delår, år
	Andel utförda turer busstrafik**	99,7 %	99,7 %	Delår, år
	Punktlighet tågtrafik***	85 %	80 %	Delår, år
	Punktlighet busstrafik****	88 %	87 %	Delår, år
Engagerade medarbetare med rätt kompetens	Sjukfrånvaro	7,4 %	8,0 % (K=9,5 %, M=4,7 %)	Delår, år
	Hållbart medarbetarengagemang (HME)	75	72	År
Förvaltningen uppnår fastställt ekonomiskt resultat	Ekonomiskt resultat	0 mnkr	+ 9 mnkr	Delår, år

* Helt inställda turer inklusive planerat inställda turer

** Helt eller delvis inställda turer

*** Max 5.59 minuters försening vid ankomsttid

**** Max 3 minuter efter planerad ankomsttid

Plan för genomförande av uppdrag och måluppfyllelse

Inledning

Regionens uppdrag är att identifiera och möta invånarnas behov av kollektivtrafik inom de ekonomiska ramar som region och kommuner beslutar om samt att utföra kollektivtrafiken med hög kundnöjdhet.

Den allmänna kollektivtrafiken innefattar regionala tåg- och busslinjer, inomkommunal trafik och stadstrafik, anropsstyrd trafik samt kompletteringstrafik. För vissa kommuner utförs även skolskjuts. Särskild kollektivtrafik omfattar sjukresor samt färdtjänst, omsorgsresor och särskild skolskjuts. För särskild kollektivtrafik sker planering och samordning av resor samt upphandling och uppföljning av persontransporttjänster. I ansvaret ingår även att besluta om tillstånd för färdtjänst. I dagsläget utförs skolskjuts samt särskild kollektivtrafik på uppdrag av Västerås och Sala. Hallstahammar och Surahammar tillkommer efter sommaren 2026.

Finansiering av regional kollektivtrafik och sjukresor sker med skatteintäkter och avgifter. Trafikkostnader avseende den inomkommunala kollektivtrafiken och skolskjutsen finansieras av kommunerna. Regionen står för kostnader avseende administration med mera, utifrån den skatteväxling som skedde mellan kommunerna och dåvarande Landstinget år 2012. Färdtjänst, särskild skolskjuts och omsorgsresor som utförs på uppdrag av kommunerna, finansieras via eventuella egenavgifter samt anslag från kommunerna.

Målet med den allmänna kollektivtrafiken är att tillgodose invånarnas behov av resor inom och utanför regionen och bidra till att underlätta arbets- och skolpendling, fritidsresor och resor till olika samhällsfunktioner. Trafiksystemet ska vara effektivt, robust och dra nytta av digital och teknisk utveckling. Som resenär ska man kunna lita på att tåg och bussar kommer fram i tid på ett säkert sätt. Att resa med kollektivtrafiken ska vara enkelt, tryggt och lättillgängligt. Trafiksystemet ska vara samordnat så att det är lätt att resa, ett exempel är att arbeta för att underlätta kombinerat resande. Kollektivtrafiken bidrar på detta sätt till tillväxt, arbetsmarknadsförstoring samt möjlighet till näringslivets kompetensförsörjning.

Det är av stor vikt att det kollektiva resandet ökar för att bidra till en mer hållbar miljö och minska antalet skadade och döda i trafiken. Den allmänna kollektivtrafiken är och ska vara fossilfri. Målet är att minska klimatpåverkan från den särskilda kollektivtrafiken. Förutom en robust och tillförlitlig kollektivtrafik bidrar en bra marknadsföring och kommunikation samt att det är enkelt att köpa biljetter, till ett ökat resande. Detta sker bland annat genom fler digitala hållplatsskärmar och att alla produkter så småningom kommer att kunna köpas i appen. Att öka marknadsandelen till det mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet, kräver en utväxling av de satsningar som har genomförts och är planerade. Detta gäller både trafikalt och infrastrukturellt. Målet är att marknadsandelen successivt ska öka under planperioden.

Inom tågtrafiken har antalet inställda turer varit för högt de senaste åren, vilket har berott på brist på förare, ombord- och underhållspersonal. Utöver det finns det brister i underhåll av fordon och infrastruktur. Från och med hösten år 2024 är bemanningen mer stabil och tågtrafikens utförda turer och punktlighet har ökat betydligt. Sveriges, och Västmanlands, kollektivtrafiksystém är komplext och väl sammansatt men också sårbart. En störning fortplantar sig snabbt och får stora konsekvenser för många. Region Västmanland driver på för att robustheten ska fortsätta att förbättras såväl när det gäller regularitet som punktlighet. År 2024 hade Västmanland högst andel nöjda resenärer i hela landet och utmaningen är hålla fast vid den höga graden av nöjdhet och arbeta för att höja den ytterligare. Punktlighet och regularitet leder till ökat förtroende för kollektivtrafiken, vilket är en förutsättning för ökat resande och nya resenärer. Att också förenkla resandet med exempelvis enkla biljettlösningar och tydlig information är ett arbete som måste fortgå. Ett nytt biljettsystem implementeras under år 2026. Målet är att successivt öka antal utförda turer samt punktlighet för tågtrafiken under planperioden och att på sikt uppnå det nationella målet på 95 % för punktlighet.

Sjukfrånvaron ligger på en för hög nivå och målet är att den ska minskas.

Långtidssjukfrånvaron ligger på en högre nivå än vad som önskas.

Korttidssjukfrånvaron ligger på en rimlig nivå. Generellt bedöms inte sjukfrånvaron som arbetsrelaterad. Rehabiliteringsarbete sker enligt regionens rutiner. En persons sjukfrånvaro får en stor påverkan då antalet medarbetare inom förvaltningen är relativt få. En person som delvis är tillbaka i arbete räknas som helt sjukskriven. Under kommande år kommer förvaltningen, liksom övriga regionen, att arbeta med utvecklade medarbetarskap.

En utmaning är det ekonomiska läget. De senaste årens höga inflation, ränteläge och nya operatörsavtal inom tågtrafiken har påverkat kostnaderna för kollektivtrafiken i hög grad. Nödavtal och omfattande underhållsåtgärder för att livstidssäkra och eventuellt också livstidsförlänga tågen ökar kostnaderna ytterligare. Reducering av den parallellgående busstrafiken och andra åtgärder genomförs under år 2025 för att minska det ekonomiska underskottet, men ytterligare åtgärder kan komma att behöva vidtas. Det kommande behovet av en ny bussdepå i Västerås kommer att få stora ekonomiska konsekvenser. Depåfrågan är också starkt kopplad till möjligheten att elektrifiera bussflottan för stadstrafiken i Västerås.

Tillsammans med de ambitionshöjningar i utökad tågtrafik som gemensamt med grannlänerna är beslutade för de kommande åren, krävs en långsiktig finansiering där andelen som täcks av skatteintäkter inte kan öka.

Utmaningar finns även med att få en restid som är konkurrenskraftig. Västmanland har brister i infrastrukturen som påverkar både tåg- och busstrafiken. Vissa delar av detta kan man arbeta för att lösa inom ramen för Länstransportplanen medan annat kräver insatser på kommunal och nationell nivå. Region Västmanland väljer även att satsa medel inom ramen för Länstransportplanen på just Bergslagspendeln.

En god infrastruktur och en smart, effektiv och attraktiv kollektivtrafik är framgångsfaktorer för kollektivtrafiken i Västmanland. Bussar och tåg ska vara punktliga, biljetter lättillgängliga oavsett betalsätt och resandet ska vara tryggt och säkert. Tågtrafiken erbjuder en större kapacitet än busstrafiken. De satsningar som genomförs i tågtrafiken möjliggör ett större resande i befintlig trafik, men ställer också stora krav på att tågtrafiken är robust och tillförlitlig. Det är viktigt att öka förtroendet för tågtrafiken efter lång tid med brister i punktlighet och regularitet. Det är också viktigt att arbeta med robustheten i tågtrafiken, både vad gäller infrastrukturen och underhållet av tågfordonen på kort och lång sikt. Exempelvis bör man säkerställa att Transitio har underhållsplaner för fordonen som ligger i takt med behoven. Den som väljer att åka kollektivt ska veta att man kommer fram på utsatt tid. För att underlätta detta krävs bland annat smartare trafiklösningar samt bättre underhåll på vägar och järnvägar, där kommunerna och Trafikverket är möjliggörare i stor utsträckning. Förbättring inom bland annat järnväg och snabbare framkomlighet i busstrafiken behöver prioriteras för att få en mer attraktiv kollektivtrafik. Tillsammans med kommunerna sker samarbete för att få ihop den inomkommunala trafiken med den regionala trafiken med syfte att få ett samordnat kollektivtrafiksystem.

Kompetensförsörjningsfrågan är aktuell då företag såväl som organisationer och offentlig sektor har svårt att hitta rätt arbetskraft. Kollektivtrafiken bidrar till bättre kompetensförsörjning. Ett aktivt arbete med kompetensförsörjningsfrågan är nödvändig i de delägda bolagen såväl som inom upphandlad trafik.

Anropsstyrd trafik finns för dem som bor långt ifrån en hållplats. Kollektivtrafiken är en central del att utveckla för att länet ska bli attraktivt. Cykel, bil och kollektivtrafik ska vara lätt att kombinera på det sätt som passar resenären. Målet är att fler ska kunna jobba, bo och leva var de vill. Kollektivtrafiken ska vara en självklar och aktiv del i samhällsplaneringen.

I de stråk där det finns stort resandeunderlag behöver den kapacitetsstarka kollektivtrafiken utvecklas. Det måste göras i nära samarbete med kommunerna, främst Västerås stad. De gemensamt antagna planeringsprinciperna ger förutsättningar för bättre transparens och utveckling av stråk.

Västmanlands geografiska läge ger många viktiga målpunkter också utanför länets gränser. Redan idag finns gränsöverskridande trafik till alla grannlän. Det länsöverskridande samarbetet kan utvecklas ytterligare. Detta är särskilt tydligt i de norra och västra länsdelarna.

Serviceresorna håller redan idag hög kvalitet. Målgruppen är känslig och varje misstag får konsekvenser. Målsättningen är att göra det enklare för resenärerna att rapportera avvikelser och samtidigt fortsätta att förbättra kvaliteten på resorna för att minimera antalet avsteg från fastställda kvalitetsnormer samt förbättra och stärka den allmänna uppfattningen av trafiken. Teknisk utveckling som främjar måluppfyllelse ska bejakas samtidigt som kostnadseffektiviteten måste beaktas och regelverk anpassas och efterlevas för att stävja eventuellt missbruk. Samtidigt finns ett fortsatt behov av att tillgängliggöra den allmänna kollektivtrafiken för att bidra till att istället till exempelvis färdtjänst sker senare i livet. Mer tillgänglig kollektivtrafik bidrar också till ytterligare resealternativ till de personer som redan reser med någon serviceresor. Från och med november 2025 gäller ett nytt avtal med taxibolagen för utförande av serviceresor, som bland annat medför ökade kvalitetskrav till exempel genom att säkerställa att det finns goda språkkunskaper i svenska hos förarna. Under år 2026 planeras implementering av nytt stödsystem för bland annat bokning av särskilda persontransporter. Det nya systemet kommer att möjliggöra mer självbetjäning och ökad tillgänglighet med hjälp av digital service.

Det finns en otrygghet inom kollektivtrafik. Alltför många uppger att de inte är helt trygga att resa med kollektivtrafiken. Insatser måste göras brett. Resenärer ska känna sig trygga och ingen ska behöva välja bort kollektivtrafiken till följd av otrygghet, likaså ska de som arbetar i kollektivtrafiken kunna utföra sitt arbete i en trygg och säker miljö. Arbeta är påbörjat och ytterligare steg vidtas för ökad trygghet. Beredskapsperspektivet måste beaktas ytterligare och när det kommer till val av exempelvis bränsleslag måste redundansen och beredskapsperspektivet vägas in.

Aktiviteter för att nå mål, inriktning och uppdrag

Aktivitet/projekt	Koppling till	Beräknad effekt	Tidplan etapper	Ansvarig
Utreda om produktsortimentet är relevant	RF26-4	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Införa giltighet av VL's biljettprodukter i länets tågtrafik	RF26-4	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Utöka antalet digitala hållplatsskärmar i länet	RF26-4	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Underlätta för resenärer med särskilda behov att resa med allmän kollektivtrafik	RF26-4	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Genomföra aktiviteter för att öka resenärernas upplevda trygghet	RF26-4	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Öka antalet marknadsföringskampanjer i samverkan med länets kommuner	RF26-4	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Marknad
Uppdatera trafikförsörjningsprogrammet	RF26-4	Nöjda invånare	Q1 2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Införa nytt systemstöd för särskilda persontransporter	RF26-7	Nöjda invånare Effektiva tjänster	2026-2027	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Införa nytt biljettsystem	RF26-7	Effektiva tjänster	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Ta fram planer för kris, kontinuitet och krigsberedskap	RF26-9	Effektiva tjänster	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Analysera genomförda trygghetsåtgärder tillsammans med MdU	RF26-10	Effektiva tjänster	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Påbörja/genomföra den regionövergripande satsningen på utvecklande medarbetarskap	RF26-11	Engagerade medarbetare	2026-2028	Förvaltningsdirektör
Upphandla reklamförsäljning	RF26-12	Ekonomi i balans	2026	Verksamhetschef Marknad
Utveckla kontrollantverksamheten	RF26-12	Ekonomi i balans	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Genomföra kommunikationsinsatser till resenärerna inom särskilda persontransporter	KTN26-1	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Genomföra aktiviteterna i kvalitetskonceptet för särskilda persontransporter	KTN26-1	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Ta fram inriktning för framtidens regionala kollektivtrafik	KTN25-3	Nöjda invånare Effektiva tjänster	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Beskriva nuläget och utvecklingspotential samt föreslå åtgärder för att utveckla den länsöverskridande trafiken i samverkan med relevanta trafikbolag och angränsande regioner	KTN25-3	Nöjda invånare	2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning

Ekonomiska förutsättningar

Trafiken finansieras av både offentliga medel, från regionen och kommunerna, och av biljettintäkter eller egenavgifter från resenärerna. Förvaltningen får även intäkter från försäljning av reklam på bussar och väderskydd. Kommunerna betalar för den inomkommunala trafiken. Beräkningen sker under våren året före budgetåret. Intäkterna fördelas per linje och baseras på utfall föregående år med justering för beslutad taxouppräknings. Svealandstrafiken AB beräknar trafikkostnaden utifrån kommunernas beställning av trafik. Därefter sker en fördelning av kostnaden till kommunerna och regionen utifrån planeringsprinciperna. Kostnaden fördelas efter tidtabellstimmar, tidtabellskilometer samt kostnad per buss. Kollektivtrafiknämnden fastställer nettokostnaden. Trafikkostnaden för den regionala trafiken beräknas på samma sätt som för den inomkommunala trafiken och finansieras via regionbidrag. Taxorna uppräknas med LPIK för regionen och de kommuner som inte har avgiftsfritt. LPIK uppgick till 2,6 % för år 2026 vid tidpunkt när rambudgeten beräknades. Täckningsgraden för den allmänna trafiken är biljettintäkter i förhållande till bruttokostnader för den beställda trafiken. Administrativa kostnader för den allmänna kollektivtrafiken finansieras via den skatteväxling som skedde år 2012 från kommunerna till regionen.

Regionen finansierar sjukresor och kommunerna betalar nettokostnaden för övriga serviceresor. Preliminär kostnad för serviceresor beräknas under hösten året innan budgetåret. Transporttjänsterna handlas upp via taxibolag och kostnaden fördelas utifrån genomförda resor. Övriga kostnader fördelas utifrån antal resor. Löpande avstämningar sker månatligen och avslutas med en slutreglering baserad på faktisk årskostnad. Resenärerna betalar egenavgift för serviceresor. Storleken på egenavgiften är olika beroende på trafikslag och kommun. Egenavgiften på sjukresor är från och med år 2025 135 kronor/resa och högkostnadstaket för sjukresor uppgår till 2 430 kr.

Förvaltningen utför kundservice för Tåg i Bergslagens räkning. Självkostnad faktureras månadsvis.

Tågtrafiken via Mälardalstrafik sker i dagsläget via ett nödavtal, vilket medför en högre kostnad. Upphandling av nytt operatörsavtal är klart och ett åttaårigt avtal är tecknat med VR. Avtalet gäller från och med trafikstart år 2027.

Översyn pågår av finansieringsmodell för kostnadsfördelning av Mälardalstrafiks kostnader mellan ägarlänen, vilket förmodligen kommer att få en kostnadspåverkan från och med år 2027.

Med anledning av generellt ökade kostnader samt satsningar i tågtrafik har förvaltningen fått en ramförstärkning på 20 miljoner kronor.

Under 2026 kommer utredning om eventuell skatteväxling att genomföras.

Ersättningar

Beslutad ram i miljoner kronor

År 2026	442,9
År 2027	454,8
År 2028	468,9

Fördelning av ersättningen inom förvaltningen i miljoner kronor

	Allmän kollektivtrafik	Sjukresor
År 2026	327,5	115,4
År 2027	336,3	118,5
År 2028	346,7	122,2

Ramförändring jämfört med föregående års ram i miljoner kronor

Ram 2025	412,2
LPIK uppräkning 3,1 %	12,8
Effektivisering 0,5 %	-2,1
Ramförstärkning	20,0
Summa ram år 2026	442,9

Ram 2026	442,9
LPIK uppräkning 2,7 %	11,9
Summa ram år 2027	454,8

Ram 2027	454,8
LPIK uppräkning 3,1 %	14,1
Summa ram år 2028	468,9

Resultatreglering

Regionfullmäktige reviderade och fastställde 2020-06-16 Region Västmanlands resultatregleringsmodell. Genom resultatregleringsmodellen skapas ekonomiska incitament för bättre resursutnyttjande och följsamhet till gällande regler, eftersom modellen ger möjlighet att frångå det ettårsperspektiv som idag gäller för budgeterade medel. Modellen kan därigenom bidra till ett större ansvarstagande för verksamhetens resultat och medverka till ett effektivare resursutnyttjande samt bidra till att uppnå god ekonomisk hushållning. Resultatreglering tillämpas för bland annat Kollektivtrafiknämnden. 100 % av över- och underskott stannar i verksamheten. För att fastställa ett resultat behöver hänsyn tas till verksamhetens måluppfyllelse. Resultatreglering är en del i bokslutsdialogen och fastställs av Regionfullmäktige. Vid underskott ska en åtgärdsplan upprättas och återställande av underskott ska ske inom tre år.

Kollektivtrafiknämndens resultatreglering uppgår till ett positivt saldo på 47,7 miljoner kronor. Framställan om anspråktagande av dessa medel sker till Regionstyrelsen. Beviljade medel ska hållas särskilda från övriga kostnader och får inte vara kostnadsdrivande.

Investeringar

Beslutade investeringar år 2024 och som kommer att genomföras under år 2026 är; investering i digitala hållplatsskärmar och systemstöd för särskilda persontransporter. Dessutom implementeras nytt biljettsystem där avsatta investeringsmedel finns centralt inom regionen.

För år 2026 kommer ytterligare investering ske genom fler digitala hållplatsskärmar i länet (1,3 mnkr), passagerarräknare på bussarna för att förbättra mätningen av hur många som reser vilket underlättar planering och bidrar till bättre beslutsunderlag (2,0 mnkr) samt nya perrongvalidatorer vid länets tågstationer (1,7 mnkr).

Åren 2027-2028 är planeringen att investeringar kommer att ske genom installation av passagerarräknare på fler bussar (4 mnkr), införande av nytt planeringsverktyg för att stärka den strategiska trafikplaneringen med ett mer modernt verktyg samt förbättra tidtabellshantering och möjliggöra en mer användarvänlig resesök (3 mnkr) samt ersättning av Rakel (nationellt kommunikationsnät för samhällsviktig verksamhet) för att säkerställa en fortsatt trygghet och stabil kommunikation mellan trafikledning och förare inklusive larmfunktioner ombord (3 mnkr).

Budget

Resultaträkning i tkr	Utfall 2024	Budget 2025	Budget 2026
Biljettintäkter	183 862	196 000	166 000
Övriga trafikintäkter	69 950	73 630	73 312
Regionersättning	391 803	412 153	442 900
Driftbidrag kommuner	435 244	440 548	482 376
Övriga intäkter	67 595	65 200	61 940
Summa intäkter	1 148 454	1 187 531	1 226 528
Trafikkostnad buss	-610 499	-617 627	-628 667
Trafikkostnad tåg	-173 283	-208 432	-214 476
Transportkostnad särskild kollektivtrafik	-222 170	-232 272	-247 547
Summa trafikkostnader	-1 005 952	-1 058 331	-1 090 690
Lönekostnader	-70 138	-68 304	-68 028
Övriga personalkostnader/utbildning	-754	-568	-541
Summa personalkostnader	-70 892	-68 872	-68 569
Lokal- och materialkostnader	-4 889	-4 200	-3 857
Kostnader underhåll hållplatser mm	-5 262	-5 420	-6 342
Telefoni och IT-kostnader	-29 085	-27 868	-33 007
Försäljning och kommunikation	-3 471	-3 800	-3 816
Övriga kostnader	-16 912	-14 560	-13 798
Summa övriga kostnader	-59 619	-55 848	-60 819
Avskrivningar	-1 130	-2 729	-4 423
Finansiella kostnader	-1 832	-1 751	-2 028
Summa kostnader	-1 139 425	-1 187 531	-1 226 528
Resultat	9 029	0	0

Biljettintäkterna beräknas bli lägre och är justerade utifrån 2025 års prognos. Västerås införande av 40-resorsbiljett samt lägre pris på periodbiljetten för ungdom medför minskade biljettintäkter och större del av biljettintäkterna på resandet med Bergslagspendeln tillfaller Tåg i Bergslagen utifrån ny finansieringsprincip.

I övriga trafikintäkter ingår framför allt intäkter för skolkort. Dessutom ingår egenavgifter för sjukresor och färdtjänst, intäkter för Resplus och Movingo, intäkter för resor mellan vårdinrättningar med mera.

I övriga intäkter ingår framför allt vidarefaktureringskostnader av allmän skolskjuts i Västerås, Köping, Arboga, Kungsör, Norberg och Skinnskatteberg samt till Tåg i Bergslagen för kundservicefunktionen (med anledning av att tågtrafiken har stabiliserats har kundservicefunktionen kunnat effektiviserats och Tåg i Bergslagen beräknas betala 3 miljoner kronor mindre under 2026 i jämförelse med budget år 2025). Dessutom ingår intäkter för reklamförsäljning, provisionsintäkter, skolskjutsplanering, kommunikationsutrustning till taxibolag med mera.

När det gäller kostnader för tågtrafiken via Tåg i Bergslagen, har bolaget fått information från Trafikverket om att deras medfinansiering av interregional tillgänglighet kommer att minska med knappt 11 miljoner kronor i jämförelse med år 2025. Detta medför troligen ekonomiska konsekvenser för ägarlänen, vilket inte finns inräknat i budgeten.

Transportkostnaden för särskild kollektivtrafik beräknas bli dyrare på grund av nytt upphandlat transportavtal som gäller från och med november år 2025.

I kostnader för övriga tjänster ingår externa konsulttjänster, provisionskostnader, regioninterna kostnader, skolskjutsplanering, nattbemanning för beställningscentral och kundservice Tåg i Bergslagen, uppföljning av kundnöjdhet, medlemskap i Svensk kollektivtrafik och kontrollantverksamheten.

Intern kontroll

Regionövergripande kontrollområden

Risk	Gransknings- område	Berört reglemente, policy eller regler	Riskvärden (väsentlighet och risk)	Ansvarig för granskning	Metod för granskning	Granskning klar
Avtal gällande personal följs inte vilket leder till merkostnader	Kontroll av ny lön vid förändrad anställningsform i samma uppdrag.	Avtal, riktlinjer	(S=4, K=3) 12	CHR	Kontroll av avslutade tillsvidareanställningar som har följts av timanställning under perioden 2025-06-01 – 2026-05-31.	2026-08-14
Risk för kvalitets- och säkerhetsbrister om personal har bristande språkkunskaper i svenska	Säkerställa att språkdömningar i samband med rekrytering genomförs enligt gällande lagar, styrdokument och rutiner.	Styrdokument och rutiner	(S=3, K=4)	CHR	Stickprovskontroll av att språkbedömningar genomförs i enlighet med fastställda rutiner i rekryteringsprocessen	2026-08-14
Risk för korruption eller oegentligheter	Kontroll av beslut om bisyssla samt tidigare medarbetare som går in som konsult	Riktlinjer	(S=4, K=3)	Regionstaben/ CHR	Stickprovskontroll	2026-08-14
Bristande avtalstrohet vid inköp får ekonomiska konsekvenser	Kontroll av om inköpen görs utifrån upphandlade eller direktupphandlade avtal	Inköbspolicy	(S=3, K=3) 9	CE	Stickprovskontroll av om inköp som görs av annan än upphandlad leverantör görs via tillåten direktupphandling och om artiklarna som köps av upphandlade leverantörer ingår i avtalet.	2026-08-14

Förvaltningens kontrollområden

Risk	Gransknings- område	Berört reglemente, policy eller regler	Metod för granskning	Riskvärden (väsentlig- het och risk)	Granskning klar	Ansvarig för granskning
Risk att behörigheter och licenser kvarstår när medarbetare slutar eller byter roll.	Kontrollera att berörda medarbetare har relevant behörighet.	Dokumenterad rutin.	Kontrollera att dokumenterad rutin vid avslut av anställning är känd. Kontrollera att det inte finns behörigheter på medarbetare som har slutat.	9 (3*3)	Juli 2026	Verksamhets chef Trafik- försörjning, Marknad och Stab
Risk för felaktig utbetalning av försenings- ersättning.	Kontrollera att kunder inte ansöker om försenings- ersättning utifrån felaktigt underlag eller i bedrägligt syfte.	Dokumenterad rutin.	Stickprovs- kontroll.	8 (4*2)	Juli 2026	Verksamhets chef Trafik- försörjning
Minskade intäkter på grund av att resenärer inom allmän kollektivtrafik reser utan giltigt färdbevis.	Kontrollera att det finns möjlighet att validera VL's produkter. Kontrollera att kontrollant- verksamheten sker enligt avtal.	Dokumen- terade resevillkor.	Kontrollera att det går att validera VL's biljetter ombord på Tåg i Bergslagen. Kontrollera att kontrollant- verksamheten på buss sker enligt avtal.	8 (4*2)	Juli 2026	Verksamhets chef Trafik- försörjning

Intern referens och underskrifter

Intern referens

Denna förvaltningsplan är beslutad av Kollektivtrafiknämnden 2025-11-10, § .
Diarienummer: KTM250087.

Underskrifter

Denna förvaltningsplan har upprättats i två exemplar, varefter förvaltningsplanen undertecknats och fördelats med ett exemplar till vardera part.

Västerås 2025-

Kollektivtrafiknämnden

Jenny Landernäs

Västerås 2025-

Kollektivtrafikförvaltningen

Arne Andersson