

Kollektivtrafikförvaltningen

Förvaltningsplan och budget 2025–2027



Innehåll

Förvaltningsplan och budget 2025–2027	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	15
Intern kontroll	20
Underskrifter	22



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. 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, marknadsför, säljer 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.

Den allmänna kollektivtrafiken innefattar regionala tåg- och busslinjer, inomkommunal trafik och stadstrafik, anropsstyrd trafik, kompletteringstrafik samt flextrafik. Särskild kollektivtrafik omfattar sjukresor, färdtjänst, omsorgsresor samt särskild skolskjuts. För särskild kollektivtrafik innebär förvaltningens uppdrag att planera och samordna resor, samt administrera och utveckla verksamheten. Även upphandling av persontransporttjänster omfattas av uppdraget. I förvaltningens ansvar ingår även att besluta om tillstånd för färdtjänst (i dagsläget Västerås och Sala). För vissa kommuner utförs även skolskjuts (i dagsläget Västerås, Köping, Arboga, Kungsör, Norberg och Skinnskatteberg).

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. Periodkortsprодукten 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 %.

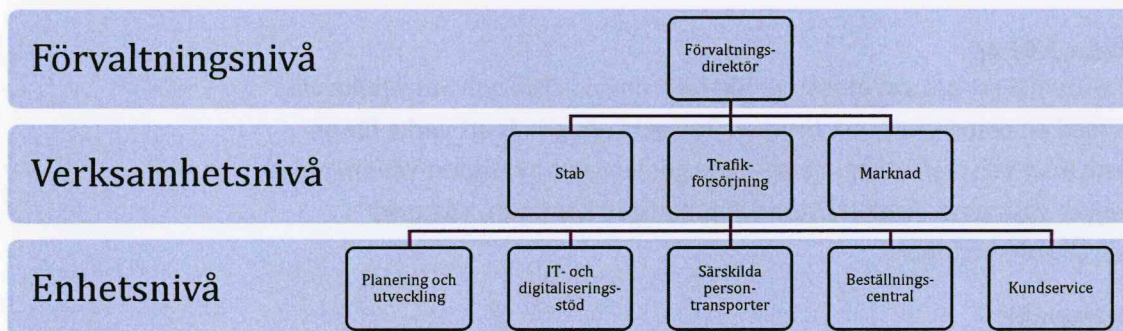
Mälardalsrådet

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 2025-2027" 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 enhetsgränser 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. Kollektivtrafikmyndigheten har under åren 2020 och 2021 arbetat fram ett reviderat program i samråd med kommuner och berörda aktörer i länet. Det reviderade trafikförsörjningsprogrammet beslutades av Regionfullmäktige 2021-09-21. Det övergripande målet i programmet är att år 2030 nå 30 % marknadsandel av det motoriserade resandet.

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 målluppfyllelse.

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 såväl tertialrapporter som 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 regionstyrelse/nämnd

Regionfullmäktige	Kollektivtrafiknämnden
Nöjda och trygga invånare	Invånarna och resenärerna är nöjda och trygga
Effektiva och ändamålsenliga tjänster av god kvalitet	Tjänsterna/processerna är effektiva och håller god kvalitet. Kollektivtrafiken ska vara robust.
Engagerade medarbetare med rätt kompetens	Engagerade medarbetare med rätt kompetens
Ekonomi i balans	Förvaltningen uppnår fastställt ekonomiskt resultat

Uppdrag från fullmäktige och regionstyrelse/nämnd

Id	Regionfullmäktige och styrelse/nämnd
RF25-4	Under 2025 ska Kollektivtrafiknämnden vidta åtgärder för att öka robustheten i kollektivtrafiken
RF25-7	Under 2025 ska regionstyrelsen och samtliga nämnder prioritera digital teknik och metoder som minskar administrativ tid och dämpar kostnadsutvecklingen.
RF25-11	Under 2025 ska regionstyrelsen och samtliga nämnder vidta åtgärder för att öka andelen egen personal och fortsätta öka frisknärvaron.
RF25-12	Under 2025 ska regionstyrelsen och, samtliga nämnder vidta åtgärder för att sänka regionens kostnadsnivå och hålla nere kostnadsutvecklingstakten så att regionens underskott minskar.
KTN25-1	Under planperioden öka resandet inom den allmänna kollektivtrafiken
KTN25-2	Under planperioden arbeta för en mer flexibel kollektivtrafik
KTN25-3	Under planperioden utveckla den länsöverskridande kollektivtrafiken
KTN25-4	Under planperioden skapa en god beredskap inför eventuella kriser
KTN25-5	Under planperioden öka påverkansarbetet med andra aktörer

Tidigare givna uppdrag i förvaltningsplan och budget 2023-2025 och 2024-2026 upphävs.

Förvaltningens mål och indikatorer

Mål	Indikator	Målvärde År 2025	Nuläge 2023	Redo- visas
Invånarna och resenärerna är nöjda och trygga	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet	17 %	16 % (K=18 %, M=14 %)	Delår, år
	Antal resor busstrafik	14 100 000	13 301 185	År
	Andel invånare som är nöjda med den allmänna kollektivtrafiken	62 %	59 % (K=61 %, M=57 %)	Delår, år
	Andel resenärer som är nöjda med allmänna kollektivtrafiken	74 %	71 % (K=73 %, M=69 %)	Delår, år
	Andel resenärer som är nöjda med sjuk- och färdtjänstresor	89 %	88 % (K=91 %, M=84 %)	Delår, år
	Andel resenärer som upplever sig trygga vid resa med allmän kollektivtrafik	76 %	75 % (K=75 %, M=76 %)	Delår, år
	Andel resenärer som upplever trygghet vid sjuk- och färdtjänstresa	83 %	79 % (K=81 %, M=77 %)	Delår, år
Tjänsterna/ processerna är effektiva och håller god kvalitet	Andel utförda turer tågtrafik*	90 %	86 %	Delår, år
	Andel utförda turer busstrafik**	99,8 %	99,8 %	Delår, år
	Punktlighet tågtrafik***	85 %	80 %	Delår, år
Engagerade medarbetare med rätt kompetens	Sjukfrånvaro	7,0 %	7,8 % (K=8,8 %, M=6,1 %)	Delår, år
	Hållbart medarbetarengagemang (HME)	72	71	År
Förvaltningen uppnår fastställt ekonomiskt resultat	Ekonomiskt resultat	0 mnkr	+ 39 mnkr	Delår, år

* Helt inställda turer inklusive planerat inställda turer

** Helt eller delvis inställda turer

*** Max 5.59 minuters försening vid ankomsttid

Plan för genomförande av uppdrag och måluppfyllelse

Inledning

Kollektivtrafiken ska tillgodose invånarnas behov av resor inom och utanför regionen samt 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 går i tid och kommer fram i tid på ett säkert sätt. Att resa med kollektivtrafiken ska vara enkelt, tryggt och lättillgängligt. Nöjdheten hos invånare och resenärer ska öka.

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 öka den fossilfria andelen av särskilda persontransporter. Förutom en robust och tillförlitlig kollektivtrafik bidrar en bra marknadsföring och kommunikation till ett ökat resande, vilket bland annat kommer ske genom fler digitala hållplatsskärmar och ny app. Att nå en marknadsandel på 30 % år 2030, som är beslutat 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.

Trafiksystemet ska vara samordnat så att det är lätt att resa inom Sverige. Trafiken ska vara pålitlig, modern och bidra till ett hållbart samhälle. Kollektivtrafiken bidrar på detta sätt till tillväxt, arbetsmarknadsförstoring samt möjlighet till näringslivets kompetensförsörjning.

Inom tågtrafiken har antalet inställda turer varit för högt de senaste åren, vilket till stor del beror på brister i underhåll av fordon och infrastruktur samt personalbrist. Bristande punktlighet och robusthet gör det svårt att behålla resenärer eller attrahera nya. Att förenkla resandet med exempelvis enkla biljettlösningar och tydlig information är ett arbete som måste fortgå. Ett nytt biljettsystem implementeras under år 2025. 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.

En stor utmaning är det ekonomiska läget, vilket kräver tuffa prioriteringar. I regionplanen finns flera uppdrag ämnade att bryta kostnadsutvecklingstakten för att nå en ekonomi i balans. För Kollektivtrafiknämndens del innebär det i första hand reducering av parallellgående busstrafik samt effektivisering och automatisering av olika processer för att minska kostnaderna samt genomföra insatser för att öka biljett- och reklamintäkter. Kommande investering i byggnad av en ny depå i Västerås är en stor utmaning som också kommer att innebära en stor ekonomisk påverkan.

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. Här pågår ett påverkansarbete inom ramen för strategisk regional beredning (SRB) och den regionala utvecklingsnämnden (RUN) som Kollektivtrafiknämnden i allra högsta grad bidrar till.

En god infrastruktur och en smart, effektiv och attraktiv kollektivtrafik är framgångsfaktorer för kollektivtrafiken i Västmanland. Bussar och tåg ska vara punktliga och resandet ska vara tryggt och säkert. 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 av bland annat räls och snabbare framkomlighet i busstrafiken behöver prioriteras för att få en mer attraktiv kollektivtrafik.

Kompetensförsörjningsfrågan är aktuell då företag såväl som organisationer och offentlig sektor har svårt att hitta rätt arbetskraft. Kollektivtrafiken ska i större utsträckning ses som ett verktyg för att bidra till bättre kompetensförsörjning. Samtidigt är kompetensförsörjningen inom både tåg- och busstrafiken kritisk. Ett aktivt arbete med kompetensförsörjningsfrågan är nödvändig i förvaltningens egna verksamheter samt de delägda bolagen såväl som inom upphandlad trafik. Under åren 2023–2024 har en genomlysning av Svealandstrafiken genomförts med syfte att säkerställa en så effektiv trafik som möjligt. Eventuella lämpliga slutsatser och åtgärdsförslag ska tillsammans med Regionstyrelsen arbetas vidare med och implementeras under planperioden.

Anropsstyrd trafik finns för dem som bor långt ifrån en hållplats. Behovet av och möjligheterna till en mer flexibel kollektivtrafik på landsbygden ska undersökas under planperioden. Projekt tillsammans med intresserade kommuner bör kunna starta under kommande år. Det kan till exempel ske via och i samarbete med någon av länets kommuner.

Kollektivtrafiken är en central del att utveckla för att länet ska bli framgångsrikt. 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 antagna planeringsprinciperna ger förutsättningar för bättre transparens och utveckling av stråk. Västmanlands geografiska läge skapar möjlighet för många viktiga målpunkter också utanför länets gränser. Redan idag finns gränsöverskridande trafik till alla grannlän. Den trafiken kan dock utvecklas ytterligare. Detta är särskilt tydligt i de norra och västra länsdelarna.

Serviceresorna håller redan idag hög kvalitet. Målsättningen är att behålla nivån och i delar utveckla ytterligare, varje misstag kan få konsekvenser. 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 insteget till exempelvis färdtjänst sker senare i livet. Mer tillgänglig kollektivtrafik bidrar också till ytterligare resealternativ till de personer som redan reser med någon serviceresor. Regionen ser gärna ett länsgemensamt regelverk samt att fler kommuner överlåter utförandet av färdtjänstresor till regionen. Från och med november 2025 kommer ett nytt avtal med taxibolagen att gälla för utförande av serviceresor. Under åren 2025 och 2026 kommer ett nytt system för bland annat bokning av särskilda persontransporter att implementeras, vilket kommer att möjliggöra mer självbetjäning och ökad tillgänglighet med hjälp av digital service.

Otryggheten är för stor inom kollektivtrafiken. 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. Ett arbete är påbörjat och ytterligare steg för ökad trygghet kommer att tas under planperioden. Pandemin och den senaste tidens oroligheter i omvärlden sätter också ljuset på hur samhällsviktig kollektivtrafiken är. Det nya säkerhetsläget ställer delvis nya krav på kollektivtrafiken och kommer att vara ett närvarande perspektiv under året och planperioden. När det kommer till val av exempelvis bränsleslag måste redundansen och beredskapsperspektivet vägas in. En kris- och beredskapsplan där kontinuitetshantering är en del som ska tas fram under år 2025.

Aktiviteter för att nå mål, inriktning och uppdrag

Aktivitet/projekt	Koppling till	Beräknad effekt	Tidplan etapper	Ansvarig
Genomföra åtgärder för att öka tryggheten	KTN25-4 KTN25-1	Ökad trygghet	2025-2027	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Uppdatera trafikförsörjningsprogrammet	RF25-4 KTN25-1	Attraktiv region	Q1 2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Undersöka möjligheter till mer flexibel inomkommunal trafik i samarbete med någon pilotkommun	RF25-4 KTN25-1 KTN25-2	Användbar kollektivtrafik	2025-2027	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Följa den tekniska utvecklingen av autonoma fordon	RF25-4	Smart kollektivtrafik	2025-2027	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Kvalitetssäkra trafiken inom särskild kollektivtrafik genom att implementera nytt systemstöd och i samband med nytt avtal lansera nytt kvalitetsuppföljningskoncept	RF25-4 RF25-7	Ökad trygghet Effektiv verksamhet	2025-2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
I samverkan med Regionstyrelsen, omhändertar resultatet för fortsatt arbete med slutsatserna av genomlysningen samt utarbeta avtal med Svealandstrafiken	RF25-4 RF25-12	Effektiv verksamhet	Q4 2025	Förvaltningsdirektör
Utveckla den länsöverskridande kollektivtrafiken	RF25-4 KTN25-1 KTN25-3	Ökat resande	Q4 2026	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Ta fram en dokumenterad kris- och beredskapsplan	RF25-4 KTN25-4	Ökad trygghet	Q4 2025	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Stärka påverkansarbetet kring utveckling av länets infrastruktur och Mälardalsbanan i synnerhet: <ul style="list-style-type: none"> Via Mälardalsrådet (EBS) och bolaget Oslo-Stockholm 2.55 Etablera ett fördjupat samarbete mellan förvaltningen och länets kommuner för att utveckla länets påverkansarbete inom infrastrukturuområdet Utifrån "ÅVS" Finnsletten" och utifrån berörda aktörers roller och mandat arbeta för stärkta förbindelser till och från Finnsletten Öka tillgängligheten på biljetter 	RF25-4 KTN25-1 KTN25-5	Attraktiv region	2025-2027	Förvaltningsdirektör
Ökat resandet genom marknadsföringskampanjer och att förenkla för resenären	KTN25-1	Ökat resande	Q4 2025	Verksamhetschef Marknad
Implementera nytt biljettsystem som underlättar för kunden och förbättrar uppföljning av resandestatistik	KTN25-1	Ökat resande	Q4 2025	Verksamhetschef Trafikförsörjning
Utveckla chef- och ledarskapet	RF25-11	Ökad frisknärvaro	Q4 2025	Samtliga chefer
Utveckla medarbetarskapet	RF25-11	Ökad frisknärvaro	Q4 2025	Samtliga chefer
Aktivt arbeta med att sänka sjukskrivningstalet	RF25-11	Ökad frisknärvaro	Q4 2025	Samtliga chefer
Effektivisera och digitalisera processer	RF25-7 RF25-12	Ekonomi i balans	Q4 2025	Samtliga chefer
Genomföra beslutade åtgärder för en ekonomi i balans	RF25-7 RF25-12	Ekonomi i balans	Q4 2025	Förvaltningsdirektör

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 taxeuppräkning. 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 är 0 % för år 2025. Regionen har utöver LPIK beslutat om en extra taxehöjning för den regionala trafiken på 3 % för år 2025. Täckningsgraden för den allmänna trafiken är biljettintäkter i förhållande till bruttokostnader för den beställda trafiken. Subventioneringsgraden på helheten ska minska. Administrativa kostnader för den allmänna kollektivtrafiken finansieras via den skatteväxling som skedde år 2012 från kommunerna till regionen. Under planperioden kommer hantering av den kontroll som utförs om resenärer reser med giltigt färdbevis att ses över med syfte att minska eventuellt missbruk.

Regionen betalar nettokostnaden för sjukresor och kommunerna betalar nettokostnaden för övriga serviceresor. Preliminär kostnad för serviceresor beräknas under våren året innan budgetåret med justering under hösten. 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 höjs år 2025 från 120 kr till 135 kronor/resa och samtidigt höjs högkostnadstaket för sjukresor från 2 160 kr till 2 430 kr.

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

Kostnader för tågtrafiken via Mälardalstrafik beräknas bli högre år 2025 med anledning av nödavtalet. Nytt operatörsavtal kommer att upphandlas i konkurrens och beräknas vara på plats om några år. I budgeten ingår också en viss reducering av parallellgående busstrafik.

Med anledning av att LPIK är 0,0 % för år 2025 har ramarna inte uppräknats. För Kollektivtrafikförvaltningen har det extra anslaget som har funnits i regionstyrelsens budget för satsning av tågtrafik med mera lagts in i förvaltningens budget med 30 miljoner kronor. Förvaltningen har fått ytterligare en ramförstärkning på 25 miljoner kronor.

I budgeten ingår kostnader för skatt på biogas. För Region Västmanland är det angeläget att en ny skattebefrielse kommer på plats vilket också Regeringen arbetar för. Om

skattebefrielsen återinförs, blir kostnaderna lägre för både den regionala och inomkommunala busstrafiken.

Ersättningar

Beslutad ram i miljoner kronor

År 2025	412,2
År 2026	416,7
År 2027	433,4

Fördelning av ersättningen inom förvaltningen i miljoner kronor

	Allmän kollektivtrafik	Sjukresor
År 2025	298,7	113,5
År 2026	302,0	114,7
År 2027	314,1	119,3

Ramförändring jämfört med föregående års ram i miljoner kronor

Ram 2024	359,8
Ändrad finansieringsform, regionkontoret	-2,7
LPIK uppräknig 0,0 %	0,0
Ramförstärkning	25,0
Utökning kollektivtrafiken (Mälal, TIB mm)	30,0
Summa ram år 2025	412,2

Ram 2025	412,2
LPIK uppräknig 1,1 %	4,5
Summa ram år 2026	416,7

Ram 2026	416,7
LPIK uppräknig 4,0 %	16,7
Summa ram år 2027	433,4

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 38,7 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

Fokus är att implementera de investeringar som redan är beslutade; nytt biljettsystem, systemstöd för särskilda persontransporter samt digitala hållplatsskärmar. Ytterligare investeringar är inte beslutade för år 2025.

För åren 2026 och 2027 kommer investering i fler digitala hållplatsskärmar att ske och investering i utveckling av hållplatserna behöver genomföras. Investering behöver ske inom ramen för framtidens kollektivtrafik genom bland annat att införa signalprioritering som kommer att medföra behov av investeringsmedel.

Budget

Resultaträkning	Utfall 2023	Budget 2024	Budget 2025
Biljettintäkter	169 650	172 000	196 000
Övriga trafikintäkter	59 568	64 475	73 630
Regionersättning	381 372	391 803	412 153
Driftbidrag kommuner	406 078	424 329	440 548
Övriga intäkter	64 702	65 599	65 200
Summa intäkter	1 081 370	1 118 206	1 187 531
Trafikkostnad buss	-605 002	-608 142	-617 627
Trafikkostnad tåg	-96 534	-157 286	-208 432
Transportkostnad särskild kollektivtrafik	-214 278	-210 386	-232 272
Summa trafikkostnader	-915 814	-975 814	-1 058 331
Lönekostnader	-56 417	-72 010	-68 304
Övriga personalkostnader/utbildning	-1 215	-1 388	-568
Summa personalkostnader	-57 632	-73 398	-68 872
Lokal- och materialkostnader	-7 722	-4 890	-4 200
Kostnader underhåll hållplatser mm	-9 076	-12 207	-5 420
Telefoni och IT-kostnader	-25 142	-26 838	-27 868
Försäljning och kommunikation	-4 790	-3 800	-3 800
Kostnader övriga tjänster	-16 723	-15 335	-12 978
Övriga kostnader	-2 408	-1 844	-1 582
Summa övriga kostnader	-65 861	-64 914	-55 848
Avskrivningar	-1 831	-2 229	-2 729
Finansiella kostnader	-1 676	-1 851	-1 751
Summa kostnader	-1 042 814	-1 118 206	-1 187 530
Resultat	38 556	0	0

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 vidarefakturerings av allmän skolskjuts i Västerås, Köping, Arboga, Kungsör, Norberg och Skinnskatteberg samt till Tåg i Bergslagen för kundservicefunktionen. Dessutom ingår intäkter för reklamförsäljning, provisionsintäkter, skolskjutsplanering, kommunikationsutrustning till taxibolag med mera.

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 kontrollanter.

Tåg i Bergslagen har ett nytt operatörsavtal från och med december 2023, som medför att alla biljettintäkter går till tågbolaget (länsöverskridande biljetter) eller till Kollektivtrafikförvaltningen (inomlänsbiljetter), till skillnad mot tidigare då alla biljettintäkter gick till operatören. 19 miljoner kronor har därför flyttats från tågstkostnader till intäkter (14 miljoner kronor till biljettintäkter avseende försäljning av periodkort via förvaltningens kanaler och 5 miljoner kronor till övriga trafikintäkter avseende försäljning av enkelbiljetter via Samtrafiken). Netto blir det inte någon förändring.

Intern kontroll

Regionövergripande kontrollområden

Risk	Gransknings- område	Berört reglemente, policy eller regler	Metod för granskning	Riskvärden (väsentlighet och risk)	Granskning klar	Ansvarig för granskning
Avtal gällande personal följs inte vilket leder till merkostnader	Kontroll av ny lön vid förändrad anställningsform i samma uppdrag.	Avtal, riktlinjer	Kontroll av avslutade tillsvidareanställningar som har följts av timanställning under perioden 2024-06-01 – 2025-05-31.	(S=4, K=3) 12	2025-08-15	CHR
Bedömning av kemiska arbetsmiljö- och miljörisker genomförs inte enligt lagkrav och fastställd rutin, vilket leder till risk för människors hälsa, miljö, patientsäkerhet samt bristande lagefterlevnad	Kontroll att bedömning av kemiska arbetsmiljö- och miljörisker sker	Lag och rutiner	Stickprovs-kontroll.	(S=4, K=3) 12	2025-08-15	Staben
Bristande avtalstrohet vid inköp får ekonomiska konsekvenser	Kontroll av om inköpen görs utifrån upphandlade eller direktupp-handlade avtal	Inköbspolicy	Stickprovs-kontroll av om inköp som görs av annan än upphandlad leverantör görs via tillåten direktupp-handling och om artiklarna som köps av upphandlade leverantörer ingår i avtalet.	(S=3, K=3) 9	2025-08-15	CE
Risk att passerkort/nycklar används av obehöriga	Kontroll av om personer med passerkort/nycklar har rätt behörighet.	Riktlinjer	Stickprovs-kontroller på passerkort/nycklar	(S=3, K=4) 12	2025-08-15	Staben

Förvaltningens kontrollområden

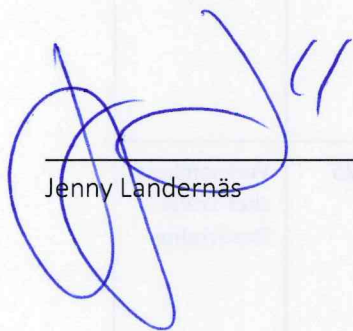
Risk	Gransknings- område	Berört reglemente, policy eller regler	Metod för granskning	Riskvärden (väsentlig- het och risk)	Granskning klar	Ansvarig för granskning
Risk för otillåten användning av systemstöd för särskilda persontransporter.	Kontrollera att berörda medarbetare har relevant behörighet till system för särskild kollektivtrafik.	Dokumenterad rutin.	Kontrollera att dokumenterad rutin finns för att säkerställa att rätt behörighet tilldelas och avslutas. Kontrollera att rutinen efterlevs.	9 (3*3)	Juli 2025	Verksamhets chef Trafik- försörjning
Risk för felaktig utbetalning av försenings- ersättning.	Kontrollera att kunder inte ansöker om försenings- ersättning utifrån felaktigt underlag eller i bedrägligt syfte.	Dokumenterad rutin.	Via stickprovs- kontroll kontrollera att rätt underlag har använts vid ansökan. Kontrollera att kunder inte sätter i system att ansöka om försenings- ersättning som de inte är berättigade till.	8 (4*2)	Juli 2025	Verksamhets chef Trafik- försörjning
Risk 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.	12 (4*3)	Juli 2025	Verksamhets chef Trafik- försörjning

Underskrifter

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

Västerås 2024-10-29

Kollektivtrafiknämnden



Jenny Landernäs

Västerås 2024-10-29

Kollektivtrafikförvaltningen



Arne Andersson