

# Granskning av avtalsuppföljning kollektivtrafik

**Västerås stad**

Januari 2025

*Peter Aschberg, certifierad kommunal revisor*

*Sara Ljungberg, revisionskonsult*

*Bo Rehnberg, certifierad kommunal revisor*

*Kontaktrevisor Västerås stad, Henrik Östman*








# Sammanfattning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad genomfört en granskning. Granskningens syfte är att bedöma om stadens uppföljning och styrning av den kollektivtrafik som erbjuds medborgarna är ändamålsenlig. Revisionsobjekt i denna granskning är tekniska nämnden.

Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att stadens uppföljning och styrning av den kollektivtrafik som erbjuds medborgarna *inte helt* är ändamålsenlig.

Med utgångspunkt i den förstudie revisorerna genomförde år 2022, har nämnden lämnat ett svar som vi tillsammans med ytterligare angivna åtgärder som nämns i denna granskning, anser innehåller åtgärder som på ett bra sätt skulle stärka nämndens styrning och uppföljning av kollektivtrafiken. Den stora bristen som framgår i granskningen är dock att dessa åtgärder ännu inte genomförts. Detta lägger grunden till våra bedömningar i granskningen och de rekommendationer vi lämnar nedan.

Nedan ses bedömning för varje revisionsfråga. För fullständiga bedömningar se respektive revisionsfråga i rapporten eller det avslutande avsnittet "Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor".

Revisionsfrågor	Bedömning
1. Är stadens organisering gällande kollektivtrafik ändamålsenlig?	Delvis 
2. Har staden tydligt uttalade mål och indikatorer för kollektivtrafiken?	Delvis 
3. Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp avtalet med Region Västmanland i syfte att säkerställa att leverans motsvarar beställning?	Nej 
4. Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp de ekonomiska konsekvenserna av avtalet?	Nej 
5. Sker en tillräcklig uppföljning och återrapportering gällande kollektivtrafiken, utförande och ekonomi, till nämnden?	Delvis 
6. Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid avvikelser från avtalad leverans?	Går ej att bedöma 
7. Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid ekonomiska avvikelser?	Delvis 

## Rekommendationer

Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi nämnden att:

- Säkerställa att alla åtgärder som nämns i nämndens yttrande, baserat på den tidigare genomförda förstudien år 2022, genomförs. Vi rekommenderar nämnden särskilt att:
  - Tydliggöra ansvaret för det strategiska kollektivtrafikarbetet inom staden
  - Prioritera arbetet med att ta fram mobilitetsprogram
  - Ta fram ett samverkansavtal, som komplement till huvudavtalet, med Region Västmanland för tydliggörande av beställning, stadens inflytande, rapportering och uppföljning
  - Att återkommande genomföra riskanalyser med koppling till kollektivtrafiken

Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi även nämnden att:

- Beakta behovet av att ytterligare stärka de egna personalresurserna kopplat till kollektivtrafikverksamheten.
- Säkerställ en tillräcklig styrning så att tekniska nämndens mål och indikatorer, förutom att relatera till fullmäktiges mål, i större utsträckning harmonierar med mål och framför allt indikatorer i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.
- Säkerställ även en tillräcklig uppföljning och att det pågående arbetet med att förbättra kontrollen och uppföljningen av utförande och ekonomi genomförs. Detta för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och vidta åtgärder.
- Beakta behovet av att föreslå en revidering av kollektivtrafikavtalet med Region Västmanland gällande tidsperspektivet, så att avtalet ger bättre och säkrare förutsättningar för ett långsiktigt samarbete.

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>1</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>4</b>
Bakgrund.....	4
Syfte och revisionsfrågor.....	4
Revisionskriterier.....	5
Avgränsning.....	5
Metod.....	5
<b>Granskningsresultat</b> .....	<b>6</b>
Förstudie.....	6
Organisering av kollektivtrafiken.....	7
Mål för kollektivtrafiken.....	11
Rutiner för avtalsuppföljning.....	14
Rutiner för uppföljning av ekonomiska konsekvenser.....	17
Uppföljning och åiterrapportering till nämnden.....	19
Vidtagna åtgärder vid avvikelser.....	22
<b>Samlad bedömning</b> .....	<b>25</b>
Rekommendationer.....	25
Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor.....	26
Bilaga 1 - Dokumentförteckning.....	31
Bilaga 2 - Statistik över resandets utveckling (allmänna och särskilda kollektivtrafiken).....	32

# Inledning

## Bakgrund

Region Västmanland ansvarar för utvecklingen av kollektivtrafiken i Västmanlands län och sköter kollektivtrafiken åt kommunen. Det innebär ett delat ansvar mellan regionen och staden. Svealandstrafiken AB är ett aktiebolag som ägs av Region Västmanland och Region Örebro län vars uppgift är att planera och utföra linjelagd trafik med buss i båda länen. Trafiken körs i egen regi eller av en upphandlad underentreprenör.

Tekniska nämnden är den nämnd i Västerås stad som ansvarar för kollektivtrafiken, vilket innebär att nämnden ansvarar för beställning av interkommunal trafik samt medverkan vid upprättande av trafikförsörjningsplaner rörande linjestreckningar, trafikeringstider och turtäthet. Nämnden ansvarar vidare för de uppgifter som åvilar staden enligt lag om färdtjänst.

I årsplan och mål för 2024 framgår att ett av fullmäktiges övergripande mål inom området En klimatsmart och ekologiskt hållbar kommun är att öka framkomligheten och tillgängligheten i gång-, cykel- och kollektivtrafiken i hela kommunen. Satsningar görs även för att öka resandet i form av bland annat fria resor för daglig verksamhet och 40-resekort samt 3 timmars övergång. För att kunna genomföra detta har tekniska nämndens ram ökats med 18 mnkr.

För att säkerställa att de mål och uppdrag som fullmäktige beslutat om samt säkerställa en god kvalitet och effektivitet i den kollektivtrafik som ska erbjudas medborgarna krävs att staden har en god kontroll, styrning och uppföljning.

Utifrån denna bakgrund och revisorernas bedömning av risk- och väsentlighet för år 2024, har revisorerna beslutat att genomföra en fördjupad granskning avseende kollektivtrafiken.

## Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att bedöma om stadens uppföljning och styrning av den kollektivtrafik som erbjuds medborgarna är ändamålsenlig.

Revisionsfrågor:

1. Är stadens organisering gällande kollektivtrafik ändamålsenlig?
2. Har staden tydligt uttalade mål och indikatorer för kollektivtrafiken?
3. Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp avtalet med Region Västmanland i syfte att säkerställa att leverans motsvarar beställning?
4. Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp de ekonomiska konsekvenserna av avtalet?
5. Sker en tillräcklig uppföljning och återrapportering gällande kollektivtrafiken, utförande och ekonomi, till nämnden?
6. Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid avvikelser från avtalad leverans?

## 7. Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid ekonomiska avvikelser?

### Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser och bedömningar.

- Kommunallagen 6 kap. 6§
- Lag om kollektivtrafik
- Relevanta styrdokument och avtal

### Avgränsning

Granskningen avser tekniska nämnden och fokuserar på den allmänna kollektivtrafiken.

Granskningen avser revisionsår 2024.

### Metod

Granskningen har genomförts genom analys av styrande dokument och protokoll perioden september 2023-december 2024. Vidare har vi tagit del av statistik över resandets utveckling perioden 2019-2024 per oktober samt ekonomiskt utfall för kollektivtrafiken perioden 2019-2024. Delar av statistiken presenteras under revisionsfråga 5 och i bilaga 2. Granskade dokument presenteras löpande i rapporten och sammanställt i bilaga 1.

Därtill har intervjuer genomförts med följande:

- Förvaltningsdirektör teknik- och fastighetsförvaltningen
- Ekonomicontroller
- Enhetschef gata och park
- Transportstrateg
- Tekniska nämndens ordförande och vice ordförande

Rapporten är kvalitetssäkrad i enlighet med PwC:s interna riktlinjer.

De intervjuade har beretts möjlighet att sakgranska rapporten.

# Granskningsresultat

## Förstudie

År 2022 genomförde revisorerna i Västerås stad en förstudie med syftet att inhämta information och kartlägga stadens organisation, styrning, kontroll och uppföljning avseende kollektivtrafik. I denna granskning har förstudien omnämnts och det tillsammans med nämndens svar utgör ett relevant underlag kopplat till granskningen.

Den samlade bedömningen i förstudien var att styrningen och kontrollen av den kollektivtrafik som staden ansvarar för inte är tillräcklig. I förstudien lämnades ett antal rekommendationer, som sedan översändes till tekniska nämnden.

Rekommendationerna var:

- Tydliggör ansvarsfördelningen inom staden för den allmänna kollektivtrafiken.
- Ta fram och besluta om ett kollektivtrafikprogram.
- Utveckla och fastställ relevanta mål för allmän och särskild kollektivtrafik.
- Kom överens med kollektivtrafiknämnden om en ändamålsenlig process för beställning av allmän kollektivtrafik, rapportering och uppföljning av kollektivtrafiken som staden ansvarar för. Reglera i särskild ordning:
  - Hur inflytandet över beställd trafik ska säkerställas.
  - Vilken rapportering som kollektivtrafiknämnden ska lämna avseende utförd trafik.
  - Hanteringen av trafikrambudgeten.
  - Hur avvikelser mellan budget och utfall ska avräknas och slutregleras.
- Överväg hur stadens organisation bör vara utformad och dimensionerad för att kunna säkerställa en ändamålsenlig styrning, kontroll och uppföljning av kollektivtrafiken.
- Följ upp Trafikplanens övergripande mål.
- Säkerställ att återkommande riskanalyser görs av kollektivtrafiken med utgångspunkt från stadens ansvar.

Teknik- och fastighetsförvaltningen lämnade ett yttrande, daterat 2023-02-28, som innehåller kommentarer till rekommendationerna, samt förslag på aktiviteter för att komma till rätta med de brister som identifierats i förstudien.

Tekniska nämnden godkände svaret vid sammanträdet 2023-03-21, § 53 och gav förvaltningen i uppdrag att arbeta vidare, utifrån de svar som anges i yttrandet, med målet att uppnå klarlagd ansvarsfördelning mellan kommun, region och operatör.

De åtgärder som har vidtagits och de aktiviteter som pågår i enlighet med rekommendationerna och slutsatserna från förstudien, kommer att kommenteras i revisionsrapporten i relation till berörda revisionsfrågor.

## Organisering av kollektivtrafiken

### Revisionsfråga 1: Är stadens organisering gällande kollektivtrafik ändamålsenlig?

#### Förstudiens rekommendationer

I förstudien lämnades rekommendationer med koppling till kollektivtrafikens organisation. Bland annat rekommenderades att:

- Överväga hur stadens organisation bör vara utformad och dimensionerad för att kunna säkerställa en ändamålsenlig styrning, kontroll och uppföljning av kollektivtrafiken.
- Tydliggöra ansvarsfördelningen inom staden för den allmänna kollektivtrafiken.

#### Iakttagelser

##### Ansvar över kollektivtrafik Region Västmanland

I figur 1 nedan illustreras de centrala huvudaktörerna inom kollektivtrafiken i Region Västmanland. Dessa aktörer omfattar kollektivtrafiknämnden, som även är regionens kollektivtrafikmyndighet, Svealandstrafiken AB som den primära utföraren, samt kommunerna, inklusive Västerås stad, vilka fungerar som beställare och finansierare av den lokala kollektivtrafiken.

Figur 1: Huvudaktörer kollektivtrafiken



Ansvar för den allmänna kollektivtrafiken är delat mellan region och kommunerna i den meningen att kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller stomtrafik, d.v.s. kollektivtrafik på stornätet, vilket innebär buss- och tågtrafik mellan huvudorter i länet och i angränsande län medan kommunerna beställer och finansierar inomkommunal kollektivtrafik från kollektivtrafikmyndigheten. Kommunernas ansvar avser beställning av bland annat stadstrafik, lokaltrafik och kompletteringstrafik, men ska beredas ett stort inflytande över den trafik de beställer och finansierar. Västerås stad har också överlämnat ansvaret för planering och genomförande av färdtjänstresor samt överfört ansvaret för myndighetsutövning för färdtjänst och riksfärdtjänst till kollektivtrafikmyndigheten.

#### Avtal

Ansvar över kollektivtrafiken samt roller och ansvar mellan region och kommun regleras via avtal *Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län*. Avtalet gäller från och med

den 1 juli 2017 och därefter tillsvidare med 18 månaders uppsägningstid. I flera intervjuer anges att uppsägningstiden i sammanhanget är kort och innebär en risk. Det hämmar även förutsättningarna för långsiktig planering.

I avtalet anges att Region Västmanland och samtliga kommuner i Västmanlands län är överens om att regionen ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar bland annat för att planera all regional kollektivtrafik i enlighet med kollektivtrafiklagen. I planeringsansvaret ingår att i största möjliga utsträckning samordna och anpassa den inomkommunala trafiken med den regionala buss- och tågtrafiken. I intervju uppges att det fortsatt finns möjligheter att formalisera planeringsprocessen ytterligare vilket beskrivs närmare under revisionsfråga 3.

### *Stadens kollektivtrafiksorganisation*

Av reglemente för tekniska nämnden, antaget av kommunfullmäktige 1 december 2022, framgår att nämnden ansvarar för kommunens uppgifter avseende de kollektivtrafikfrågor som ankommer på kommunen samt enligt lag om färdtjänst. Vi noterar, i likhet med förstudien, att ansvar gällande lag om riksfärdtjänst inte anges.

Av kommunstyrelsens reglemente, reviderat av fullmäktige 3 oktober 2024, framgår att kommunstyrelsen har ett övergripande ansvar för strategisk transportinfrastruktur. I förstudien konstaterades att det inte var tydligt vad ansvaret för översiktlig strategisk planering av trafik innebär när det gäller kollektivtrafik. Med anledning av detta lämnades rekommendationen att tydliggöra ansvarsfördelningen inom staden för den allmänna kollektivtrafiken.

I nämndens svar framgick att förvaltningarna ska prata ihop sig om en gemensam tolkning av vad som ingår i respektive nämnds reglemente. Enligt intervju har ett visst arbete skett inom området, och från och med 2025 kommer förändringar inom kommunens strategiska arbete ske. Bland annat kommer stadsbyggnadsförvaltningens (byggnadsnämnden) uppgifter flyttas till stadsledningskontoret (kommunstyrelsens förvaltning), något som uppges vara ett försök till att minska otydlighet och spretighet vad gäller det strategiska ansvaret. I intervju uppges att det finns en gränsdragningslista mellan stadsledningskontoret och teknik- och fastighetsförvaltningen, men att den även är i behov av revidering inom trafikområdet.

Tekniska nämndens ansvar för kollektivtrafik och färdtjänst hanteras inom teknik- och fastighetsförvaltningens enhet för gata och park. Inom gatu- och parkenheten ansvarar avdelningschefen för planeringsavdelningen för planering av infrastruktur för kollektivtrafik. Dessutom finns inom avdelningen en tjänst som är inriktad på infrastruktur- och framkomlighetsfrågor avseende kollektivtrafiken. En controller svarar för ekonomistödet.

Med bakgrund i en rekommendation från förstudien har även en transportstrateg anställts till enheten gata och park, med placering direkt under enhetschefen. Detta i enlighet med det svar nämnden lämnade till förstudien och för att stärka organisationen och skapa förutsättningar för en mer ändamålsenlig styrning, kontroll och uppföljning av kollektivtrafiken. Enligt intervju handlar uppdraget om att samordna förvaltningens

arbete med kollektivtrafik, avtalsfrågor och strategiska perspektiv. Enligt intervjuer förväntas förstärkningen på personalsidan medföra en tydlig förbättring i nämndens kapacitet som beställare och i att följa upp kollektivtrafikens utveckling.

Samtidigt framhålls i intervjuer att staden har en stark vilja och flera ambitioner inom kollektivtrafikområdet. Detta har lett till ett antal uppdrag och extra satsningar, särskilt de som beslutades i budgeten för 2025 den 2024-10-24, § 198. Exempel på uppdrag är att; utreda avgiftsfri kollektivtrafik, utreda hur kollektivtrafiken kan utvecklas i kommunen, med fokus på ringledsprojekt och högrafik samt utreda hur skolskjutsar kan växlas mot ökad kollektivtrafik.

I intervjun påpekas att den stora mängden planerade utredningar kommer att kräva mycket arbete, vilket kan innebära en risk för att förvaltningen tappar kapacitet i arbetet med att utveckla uppföljningen och att eventuella översyner av avtal kan behöva prioriteras ned. I intervjuer anges att nämnden har cirka 5 mnkr att nyttja för konsultstöd, dock framhålls att samarbetet med konsulter också kräver tid, vilket gör att flera inte anser att det finns tillräckliga resurser relaterat till den befintliga utredningsvolym som finns.

Vid genomförda intervjuer råder det delade meningar om stadens kollektivtrafikorganisation är ändamålsenlig. Enligt intervju beror detta på ett antal olika faktorer. Bland annat uppges att det finns utmaningar kopplat till att vara en beställare eftersom regionens planering inte alltid stämmer överens med stadens arbete med årsplan och övriga tidsramar, vilket behandlas närmare under revisionsfråga 3 och 4. Vidare finns det ett behov av fortsatt samordning av stadens arbete med kollektivtrafiken som helhet vad gäller det långsiktiga perspektivet samt stadens egna uppföljning i kombination med utökade utredningsuppdrag i budget.

### *Samverkan*

I intervju uppges att det finns inarbetade former för samverkan kring kollektivtrafiken, på olika nivåer mellan staden och Region Västmanland (kollektivtrafikförvaltningen). I intervjuerna lyfts bland annat att det finns en *strategisk regional beredning (SRB)* på övergripande nivå, där regionråden träffar kommunernas kommunstyrelseordföranden. I forumet behandlas olika typer av strategiska frågor, där kollektivtrafik enligt uppgifter är ett återkommande ämne. Möten hålls cirka fem till sex gånger per år.

Vidare finns *länsdelssamråd* som innebär att kollektivtrafiknämndens presidium träffar politiker och kommunledning från länets kommuner. Fokus i dessa möten ligger på strategiska frågor och vad som händer i kommunerna. Möten hålls normalt två gånger per år. I intervjuer framgår dock att det var länge sedan det hölls något möte, vilket anges vara grundat i meningsskiljaktigheter kring roll och ansvar mellan kommunen och regionen kring satsningar inom kollektivtrafiken.

*Infrastrukturmöten* hålls enligt intervju regelbundet mellan staden och kollektivtrafikförvaltningen för att diskutera frågor relaterade till infrastruktur, såsom exempelvis avstängningar. Dessa möten äger rum ungefär fyra gånger per år och inkluderar även deltagare från Svealandstrafiken AB. Vidare finns en samverkan mellan staden och

kollektivtrafikförvaltningen i frågor rörande ekonomi och statistik, cirka fyra gånger per år. I intervjuer anges att det även finns en löpande dialog mellan tjänstepersoner på enheten för gata och park och kollektivtrafikförvaltningen och att kontakten anges i stort fungera väl, men som helhet anger fler att det fortfarande finns ett behov av att säkerställa en bättre struktur och en mer formaliserad och återkommande uppföljningsdialog. Detta berörs även vidare under revisionsfråga 4.

Samverkan inom kommunen sker genom flera olika forum. Teknik- och fastighetsförvaltningen har exempelvis möten med stadsbyggnadsförvaltningen och stadsledningsförvaltningen genom exempelvis trafikforum och den strategiska gruppen. Dessa möte hålls enligt uppgift ungefär var 14:e dag.

Av intervju framgår att det nyligen tillsatts en politisk styrgrupp med ledamöter från kommunstyrelsen och tekniska nämnden för styrning och uppföljning av arbetet med det kommande mobilitetsprogrammet<sup>1</sup>.

### *Bedömning*

#### *Revisionsfråga 1: Är stadens organisering gällande kollektivtrafik ändamålsenlig?*

#### *Delvis.*

Ansvar för kollektivtrafiken inom staden regleras via reglementen. Med utgångspunkt i förstudiens rekommendation om att tydliggöra ansvar inom staden för kollektivtrafiken, är vår bedömning att det vidtas åtgärder, men att dessa ännu inte färdigställts.

Vi ser positivt på att det skett en resursförstärkning i syfte att stärka beställarfunktionen och att på ett bättre sätt följa upp avtalet med Region Västmanland. Dock ser vi en tydlig risk att arbetet kan behöva prioriteras ned, med anledning av att de beslutade uppdragen kopplat till kollektivtrafiken kommer att kräva extra resurser, som inte rakt av löses med hjälp av extra budgeterade medel.

Ansvar och organisation med koppling till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Västmanland regleras via avtal. Vi kan konstatera att uppsägningstiden på 18 månader i sammanhanget är mycket kort, vilket vi bedömer medför risker för att uppnå ett långsiktigt och hållbart arbete med kollektivtrafiken.

Vår bedömning är att det finns en god samverkan på tjänstepersonsnivå mellan stadens teknik- och fastighetsförvaltning och regionens kollektivtrafikförvaltning. Vi ser positivt på att det tillsatts en politisk styrgrupp för arbetet med det kommande mobilitetsprogrammet. Samverkan mellan tekniska nämnden och kollektivtrafiknämnden bedömer vi behöver förbättras.

Som helhet är vår bedömning att det fortsatt finns behov av att klargöra roller och ansvar och att utveckla och formalisera samverkan, vilket medför att vår bedömning är att stadens organisering gällande kollektivtrafik delvis är ändamålsenlig.

---

<sup>1</sup> Mobilitetsprogrammet beskrivs närmare under revisionsfråga 2.

## Mål för kollektivtrafiken

*Revisionsfråga 2: Har staden tydligt uttalade mål och indikatorer för kollektivtrafiken?*

### *Förstudiens rekommendationer*

I förstudien lämnades rekommendationer med koppling mål och indikatorer för kollektivtrafiken:

- Utveckla och fastställ relevanta mål för allmän och särskild kollektivtrafik.
- Ta fram och besluta om ett kollektivtrafikprogram.
- Följ upp Trafikplanens övergripande mål.
- Säkerställ att återkommande riskanalyser görs av kollektivtrafiken med utgångspunkt från stadens ansvar.

### *lakttagelser*

#### *Övergripande styrdokument för kollektivtrafiken*

Som ovan nämnt är Region Västmanland regional kollektivtrafikmyndighet och myndigheten ansvarar för att utföra de uppgifter som föreskrivs i kollektivtrafiklagen, vilket inkluderar utformning och beslut om trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. På regional nivå finns ett antaget *trafikförsörjningsprogram*, antaget av regionfullmäktige 2021-09-21, vars mål och strategier ska vägleda planeringen av kollektivtrafiken så mycket som möjligt. Det övergripande målet är att marknadsandelen för kollektivtrafik ska öka, där nuvarande mål är att uppnå en andel på 30 procent år 2030.

Västerås *översiktsplan 2026 med utblick mot 2050* är en kommuntäckande plan som är vägledande för den fysiska planeringen och beskriver hur Västerås ska utvecklas hållbart. I översiktsplanen föreställs en tid där invånarna i Västerås i högre grad går, cyklar och använder kollektivtrafik jämfört med idag. Bland de 13 strategierna för att främja hållbar utveckling i Västerås beskrivs kollektivtrafiken som ryggrad. Vid tidpunkten för granskningen arbetar Västerås stad med att utveckla en ny översiktsplan, och enligt hemsidan planeras samråd i början av år 2025.

I Västerås finns även en *trafikplan 2026* som antogs av kommunfullmäktige 2014-05-08 och har bland annat som syfte att öka kollektivtrafikens, gångtrafikens och cyklingens andel av trafikarbetet. Av trafikplanen framgår att det övergripande målet för trafiken i Västerås avser färdmedelsfördelningen. Målet är att resandet med cykel ökar med 20 % per invånare och resandet med kollektivtrafik ökar med 70 % per invånare fram till 2026, medan antalet bilresor per invånare minskar med 15 %. I förstudien rekommenderades att trafikplanens övergripande mål bör följas upp. Enligt tjänsteskrivelsen som utgör del av nämndens svar till förstudien genomfördes en uppföljning senast år 2020 av stadsbyggnadsförvaltningen.

Västerås stad genomförde i samverkan med Region Västmanland och Svelandstrafiken under 2017 - 2019 en utredning om *Framtidens kollektivtrafik i Västerås*. När uppdraget slutredovisades gav kommunfullmäktige byggnadsnämnden i uppdrag att tillsammans med tekniska nämnden utreda de fysiska och ekonomiska planeringsförutsättningarna

för kollektivtrafikens behov i en växande kommun och dess kommundelar. Forsättningsuppdraget färdigställdes i slutet av 2023 och har sammanställts i *Utredning om fysiska och ekonomiska planeringsförutsättningar för kollektivtrafikens behov i en växande kommun och dess kommundelar*. Utredningen rapporterades till kommunfullmäktige vid sammanträdet 2024-10-03, § 176. Av ärendebeskrivningen framgår att framtagandet av ny översiktsplan pågår och genomförandet kan initieras via översiktsplanens kommande genomförandestrategi. Kommunfullmäktige beslutar att lägga rapporten till handlingarna och avsluta uppdraget.

Som ovan nämnt lämnades flera rekommendationer utifrån förstudien med koppling till styrdokument, mål och uppföljning med koppling till kollektivtrafiken. Av erhållen tjänsteskrivelse med koppling till förstudien framgår att ambitionen är att med utgångspunkt i den nya översiktsplanen som arbetas fram, utveckla dagens trafikplan och ta fram ett kommande mobilitetsprogram som kan ligga till grund för stadens inspel i regionens trafikförsörjningsprogram.

I intervjuer uppges att arbetet med mobilitetsprogrammet är en del av kommunens arbete med den övergripande översiktsplanen och syftar till att definiera vision, strategier, mål och indikatorer för framtidens Västerås utifrån mobilitet- och trafik aspekter. I intervju uppges vidare att det inte finns någon exakt tidsram för när översiktsplanen och mobilitetsprogrammet ska vara färdiga. Enligt intervju ligger arbetet under kommunstyrelsen, men teknik- och fastighetsförvaltningen är representerade i arbetet. Som tidigare nämnt ingår tekniska nämndens presidium i mobilitetsprogrammets styrgrupp.

### *Årsplan 2024-2027*

Kommunfullmäktige har i årsplan 2024-2027 beslutat om tolv övergripande mål uppdelade på tre fokusområden: En jämlik, trygg och socialt hållbar kommun, En klimatsmart och ekologiskt hållbar kommun och En kommun med hög sysselsättning, goda arbetsvillkor och ett starkt näringsliv.

Med koppling till fokusområdet *En klimatsmart och ekologiskt hållbar kommun* har ett direkt mål beslutats med koppling till kollektivtrafiken, nämligen: *Öka framkomligheten och tillgängligheten i gång-, cykel- och kollektivtrafiken i hela kommunen*.

I samband med årsplan 2024- 2027 beslutas enskilda och verksamhetsspecifika uppdrag till olika nämnder. Tekniska nämnden har för året 2024 fått uppdrag om att:

- Tekniska nämnden får i uppdrag att tillsammans med grundskolenämnden, utbildningsnämnden, Skultuna kommunalnämnd och byggnadsnämnden utreda hur skolskjuts i så stor omfattning som möjligt kan växlas mot ökad kollektivtrafik. Uppdraget ska återrapporteras till kommunfullmäktige i samband med delårsrapport 2 för 2024. I intervju anges att uppdraget har dragit ut på tiden med anledning av att förvaltningen väntar på information från Svealandstrafiken.

I årsplan 2024-2027 har kommunfullmäktige även beslutat om ett antal satsningar under 2024 och några av satsningarna berör kollektivtrafik. Totalt har tekniska nämndens ram ökats med 18 mnkr som ska finansiera:

- Fria resor för daglig verksamhet (2,0 miljoner kronor)
- Fria resor för pensionärer (5,0 miljoner kronor)
- 40-resorskort och 3 timmars övergång (11,0 miljoner kronor)

#### *Tekniska nämndens verksamhetsplan 2024*

Av tekniska nämndens verksamhetsplan, som beslutades 2023-12-14, § 210, framgår mål och indikatorer/nyckeltal utifrån kommunfullmäktiges målområden. Utifrån målet om en klimatsmart och ekologiskt hållbar kommun och målet om att öka resandet med *cykel och kollektivtrafik*, har antalet resenärer i den allmänna kollektivtrafiken valts som indikator. Vi noterar att nämnden inte följer upp indikatorer avseende kundnöjdhet och utbud, vilka är indikatorer som kollektivtrafikmyndigheten enligt avtal ska tillhandahålla. Antalet resenärer i den allmänna kollektivtrafiken hämtas genom resandestatistik från Region Västmanland, summering av "Påstigande per linje" för linjerna 1-93, helår beräknas för månaderna okt-sept. Av nämndens verksamhetsplan framgår inga direkta målvärden förutom att målsättningen ska öka.

Utöver ovanstående har tekniska nämnden inte beslutat om några andra mål eller indikatorer i verksamhetsplanen 2024 kopplat till kollektivtrafiken.

I intervjuerna redogörs för att mål finns i de olika styrdokument, men även att det finns ett behov av att stärka styrningen, då befintliga styrdokument inte fullt ut svarar mot de behov av utveckling som finns idag. Det kommande mobilitetsprogrammet ska enligt uppgift tydliggöra styrningen. En del i arbetet anges vara att även att kunna styra och följa upp genom fler indikatorer för att nämnden ska få en bättre bild av kollektivtrafikens utveckling som helhet. Exempel på indikatorer som nämns är kundnöjdhet och punktlighet.

I förstudien rekommenderades att återkommande riskanalyser ska göras av kollektivtrafiken med utgångspunkt från stadens ansvar. Av erhållen tjänsteskrivelse framgår att riskanalys för kollektivtrafiken föreslås införlivas i tekniska nämndens internkontrollplan från och med 2024. Av tekniska nämndens verksamhetsplan 2024 som innehåller nämndens riskanalys och internkontrollplan för året 2024 noteras inget rörande kollektivtrafiken.

#### *Bedömning*

*Revisionsfråga 2: Har staden tydligt uttalade mål och indikatorer för kollektivtrafiken?*

*Delvis.*

Av befintliga styrdokument framgår att det finns uttalade mål och indikatorer för kollektivtrafiken, men vi anser att de behöver utvecklas. Befintliga mål följs idag främst genom indikatorn "antalet resenärer i den allmänna kollektivtrafiken" och ambitionen är generellt att antalet resenärer ska öka. Utöver detta har tekniska nämnden inte

formulerat några tydligt uttalade mål i verksamhetsplanen för år 2024, men vi kan konstatera att det finns beslutade uppdrag som bör kunna stimulera måluppfyllelsen.

Med utgångspunkt i de mål och indikatorer som framgår i Region Västmanlands trafikförsörjningsprogram och kommunfullmäktiges mål, anser vi inte att den styrning som finns idag inom staden gällande kollektivtrafiken är tillräcklig. Vi anser även att det är en brist att målen i trafikplanen inte har följts upp sedan år 2020.

Vi ser positivt på att det ska tas fram ett mobilitetsprogram som vi framåt bedömer bland annat ska kunna tydliggöra styrningen genom mål och indikatorer. Dock anser vi att tekniska nämnden inte kan avvakta att mobilitetsprogrammet färdigställs utan bör snarast möjligt tydliggöra styrningen av kollektivtrafiken. I detta arbete anser vi att det är viktigt att mål och indikatorer i största möjliga mån harmonierar med mål och indikatorer i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Vi konstaterar att nämnden inte har beaktat risker kopplat till kollektivtrafiken i sin riskanalys och internkontrollplan för år 2024, vilket angavs som en åtgärd i nämndens svar på förstudien.

### **Rutiner för avtalsuppföljning**

*Revisionsfråga 3: Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp avtalet med Region Västmanland i syfte att säkerställa att leverans motsvarar beställning?*

#### *Förstudiens rekommendationer*

I tidigare genomförd förstudie rekommenderades att nämnden skulle komma överens med kollektivtrafiknämnden om en ändamålsenlig process för beställning av allmän kollektivtrafik, rapportering och uppföljning av kollektivtrafiken som staden ansvarar för. Kopplat till rekommendationen bör tekniska nämnden reglera i särskild ordning:

- Hur inflytandet över beställd trafik ska säkerställas
- Vilken rapportering som kollektivtrafiknämnden ska lämna avseende utförd trafik
- Hantering av trafikrambudgeten
- Hur avvikelser mellan budget och utfall ska avräknas och slutregleras  
(kommenteras under revisionsfråga 4).

#### *lakttagelser*

##### *Beställningsprocess enligt avtal*

Ansvaret över kollektivtrafiken samt roller och ansvar mellan region och kommun regleras via avtal *Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län*. Av avtalet under rubrik *Regionens och kommunernas roller och ansvar* framgår att kollektivtrafikmyndigheten ansvarar bland annat för att:

- Planera all regional kollektivtrafik i enlighet med kollektivtrafiklagen. I planeringsansvaret ingår att i största möjliga utsträckning samordna och anpassa den inomkommunala trafiken med den regionala buss- och tågtrafiken.

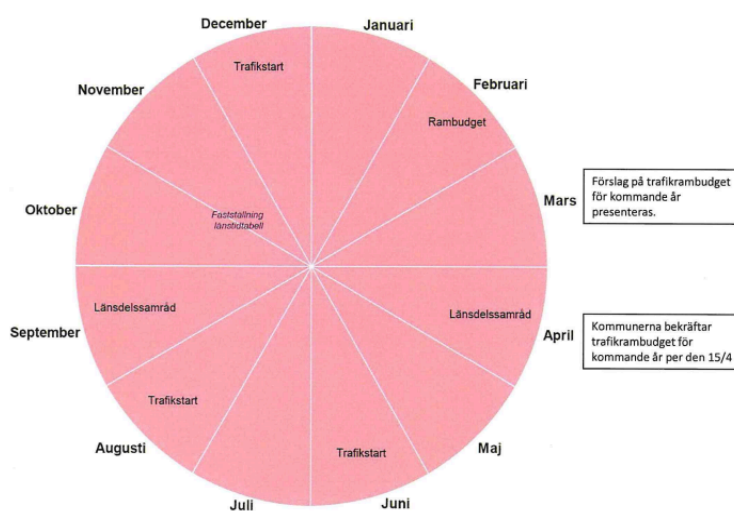
- Kommunerna ska beredas stort inflytande över den trafik man själva beställer och finansierar

Kopplat till avtalet har ett årshjul tagits fram som beskriver planeringsprocessen av kollektivtrafik (se figur planeringsprocess kollektivtrafik nedan). En planeringsprocess har tagits fram i syfte att förtydliga, konkretisera och utveckla tillämpningen av avtalet om kollektivtrafik i Västmanland. Planeringsprinciperna har lagts till i avtalet i form av bilaga 3 och kommunfullmäktige beslutade vid sammanträdet 2023-11-09, § 294 att godkänna revideringen.

Av avtalet och planeringsprocessen framgår att regionen respektive kommunen ska under mars månad rapportera sina kollektivtrafikkostnader för kommande år baserat på det önskade trafikutbudet. Därefter fastställer regionen trafikrambudgeten i månads-skiftet mars/april och kommunen ska bekräfta trafikrambudgeten senast 15 april. Efter bekräftad trafikrambudget finns för kommunerna ingen möjlighet att minska volymen på den inomkommunala trafiken för nästkommande år. Tillköp för kommande år är dock möjligt. Utgångspunkten är att samråd ska ske löpande under året.

Figur 2. Årshjul för planeringsprocess, från Avtal om allmän kollektivtrafik

### Planeringsprocess kollektivtrafik



Av avtalet under rubrik *Ansvar avseende underskott för genomförande av trafikuppdrag* framgår att kommunerna ansvarar till 100 procent för det ekonomiska underskott som uppkommer för beställd trafik. Av kommunerna beställd trafik avser s.k. inomkommunal kollektivtrafik; stadstrafik, landsbygdstrafik, kompletteringstrafik, båttrafik och övrig trafik.

Av förstudien konstaterades att det i avtalet eller på något annat sätt inte tydliggjorts (förutom planeringsprocessen och årshjulet), hur beställningsprocessen går till eller vad den ska innehålla. Därtill omfattar inte avtalet vad beställningen ska omfatta och hur den ska bekräftas samt hur avvikelser i leveransen ska rapporteras och hanteras eller hur uppföljning av avtal ska ske. Av förstudien rekommenderades att komma överens med kollektivtrafiknämnden om en ändamålsenlig process för beställning av allmän

kollektivtrafik, rapportering och uppföljning av kollektivtrafiken som staden ansvarar för. Utifrån detta lämnades de fyra rekommendationer som presenterats ovan.

Av erhållen tjänsteskrivelse framgår att förvaltningen instämmer i att det behövs en bättre process för beställning av allmän kollektivtrafik och av tjänsteskrivelsen framgår att förvaltningen kommer att inleda dialog med Region Västmanland för att ha ett nytt arbetssätt på plats inför 2024. Som en del i arbetet föreslås att ingå i ett nytt samverkansavtal mellan staden och regionen som reglerar vissa frågor utförligare än vad som framgår av ägaravtalet. I intervjuer uppges att det inte skett några större förändringar i beställningsprocessen och att något samverkansavtal inte har upprättats. Däremot tar tekniska nämnden beslut om en beställning av kollektivtrafik, något som inte gjordes tidigare. Av protokollsgranskning noteras att tekniska nämnden vid sammanträdet 2024-01-23, §12 beslutar om en beställning kopplat till kollektivtrafik som skickas till Region Västmanland inför kommande år (2025). Därefter godkänns förslag till kollektivtrafikram 2025 inklusive biogasskatt av tekniska nämnden 2024-04-23, § 72.

I intervju uppges vidare att det finns utmaningar i beställarrollen och beställningsprocessen, detta eftersom regionens planering inte harmonierar med stadens årsplan och tidsramar.

#### *Uppföljning enligt avtal*

Enligt gällande avtal ska kollektivtrafikmyndigheten tillhandahålla aktuell statistik över trafikutbud, resande och kundnöjdhet (NKI). Enligt intervju tar verksamheten del av antalet resande och följer resandets utveckling med koppling till det mål som finns i nämndens verksamhetsplan 2024. Antalet resande och resandets utveckling presenteras närmare under revisionsfråga 5.

Verksamheten tar inte del av någon systematisk rapportering avseende kundnöjdhet. Enligt uppgift från förvaltningen erhålls ingen direkt statistik över trafikutbudet. Utbudet i form av vilka linjer som trafikeras framgår dock i den resandestatistik som kollektivtrafikförvaltningen tillhandahåller.

I intervju uppges att det i dagsläget saknas tydliga rutiner för vad som ska följas upp och uppfattningen är att uppföljningen är otillräcklig med tanke på den stora volym trafik staden köper. Enligt intervjuer har ett arbete påbörjats för att tydliggöra vad det är för typ av uppföljning och rapportering kopplat till beställningen som ska ske och vad som ska rapporteras till tekniska nämnden. Vi har för granskningen tagit del av *Kontroll och uppföljning av kollektivtrafiken i Västerås* (arbetsmaterial) daterad 2024-09-23. Arbetsmaterialet är ett förslag på framtida kontroll och uppföljning av kollektivtrafiken. Av arbetsmaterialet beskrivs att syftet är att på ett bättre sätt följa upp ekonomi och effektivitet, att staden ska bli en bättre beställare, kunna sätta mål/delmål och följa upp dessa och kunna följa upp resultat av insatser och investeringar samt kunna göra riskanalyser av kollektivtrafiken.

Av arbetsmaterialet följer exempel på hur uppföljning av resande, intäkter och kvalitet med koppling till den allmänna kollektivtrafiken kan följas upp. Enligt intervju ska

arbetsmaterialet presenteras för tekniska nämnden för beslut i närtid och ambitionen är att tekniska nämndens kapacitet som beställare och uppföljare kommer att förbättras med den förändrade uppföljningen.

### *Bedömning*

*Revisionsfråga 3: Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp avtalet med Region Västmanland i syfte att säkerställa att leverans motsvarar beställning?*

*Nej.*

Vi bedömer det som en brist att det idag inte finns några tydliga och dokumenterade rutiner för att följa upp avtalet med Region Västmanland. Vi anser därför att det är positivt att det pågår ett arbete med att förbättra tekniska nämndens kapacitet som beställare och uppföljare. Det ska enligt uppgift resultera i ett ärende som tekniska nämnden ska besluta om i närtid.

Sedan förstudien har kommunfullmäktige antagit ett reviderat avtal innehållande planeringsprinciper i syfte att förtydliga, konkretisera och utveckla tillämpningen av avtalet om kollektivtrafik i Västmanland. Utifrån rekommendationen i förstudien att formalisera beställningsprocessen, kan vi konstatera att tekniska nämnden numer tar beslut om kollektivtrafikbeställningen. Något samverkansavtal mellan staden och regionen, som reglerar relevanta frågor utförligare än vad som framgår av ägaravtalet, har dock inte tagits fram. Tekniska nämnden följer resandets utveckling, dock inte exempelvis kundnöjdhet som ska följas upp enligt avtal.

### **Rutiner för uppföljning av ekonomiska konsekvenser**

*Revisionsfråga 4: Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp de ekonomiska konsekvenserna av avtalet?*

#### *Förstudiens rekommendationer*

I tidigare genomförd förstudie rekommenderades att nämnden skulle komma överens med kollektivtrafiknämnden om en ändamålsenlig process för beställning av allmän kollektivtrafik, rapportering och uppföljning av kollektivtrafiken som staden ansvarar för. Kopplat till rekommendationen bör tekniska nämnden reglera hur avvikelser mellan budget och utfall ska avräknas och slutregleras.

#### *lakttagelser*

Arbetet kring kollektivtrafikbeställning, tillköp och ansvar avseende underskott har presenterat ovan under revisionsfråga 3.

Enligt uppgift från förvaltningen finns det ingen direkt ledning i avtalet kring hur avvikelser ska hanteras mellan parterna, varken avseende avtalad leverans eller ekonomiska avvikelser. Vidare har tekniska nämnden inte några särskilda egna rutiner för hanteringen. Som tidigare påpekats är uppfattningen bland flera intervjuade att uppföljningen behöver utvecklas, vilket även inkluderar ekonomin. Enligt intervju sker regelbundna avstämningar mellan staden och regionen med koppling till ekonomin cirka fyra gånger per år. Vid dessa tillfällen görs en generell uppföljning av ekonomin och

syftet är att staden och regionen ska arbeta med samma prognoser. Det anges också att det kan ske uppföljningar däremellan om behov föreligger. Det ekonomiska utfallet presenteras för kollektivtrafiknämnden i månadsrapporter varje månad samt i samband med delårsrapport och årsredovisning. Innehållet i dessa beskrivs närmare i fråga 5.

Som tidigare nämnts innehåller det framtagna arbetsmaterialet exempel på hur uppföljning av ekonomi kan förbättras. Arbetsmaterialet konstaterar exempelvis att någon uppföljning av faktiska biljettintäkter månadsvis jämfört med rambudget inte görs och att det även saknas en prognos över intäktsutvecklingen jämfört mot rambudget innehållande en analys av eventuella avvikelser. Därtill redovisas inte produkttypernas andel av intäkterna (t.ex. 40 resorskortet, sommarlovskortet). Av intervjuer framgår att det utöver vad som anges i avtalet inte reglerats exakt hur avvikelser ska hanteras och att det finns en osäkerhet om exempelvis den extra budgeten för 40-resorskortet ska räcka.

I tidigare genomförd förstudie konstaterades att avtalet inte reglerar hur fakturering ska göras samt när och hur reglering av avvikelser mellan fastställd rambudget och utfall ska göras. Av erhållen tjänsteskrivelse, som utgör svar från nämnden, anges att den av regionen beslutade trafikbudgetramen i normalfallet är fast och staden faktureras månatligen en 1/12 del av trafikbudgetramen. När det gäller den särskilda kollektivtrafiken, gäller att löpande fakturering sker månatligen med en 1/12 del av trafikbudgetramen och att slutreglering, så att faktisk kostnad har fakturerats under året, sker vid årets slut i den omfattning som erfordras.

Utöver det nämns några förslag som avser:

- att i det fall regionen konstaterar att extraordinära nya omständigheter uppstår som regionen inte råder över och som leder till ökade eller minskade kostnader, ska regionen omgående anmäla detta till staden.
- att ökade eller minskade kostnader enligt ovan, ska efter överenskommelse mellan regionen och staden särredovisas och månatligen tilläggsfaktureras eller krediteras utifrån faktisk kostnadsförändring. Reglering kan ske från och med tid för anmälan.
- att kommunfullmäktige vid förekomst av en uppkommen negativ avvikelse som leder till en negativ prognos, föreslås godkänna denna avvikelse för kollektivtrafiken.

Vi har för granskningen inte kunnat verifiera att ovanstående förslag formaliserats i rutiner som gäller för verksamheten.

Enligt intervjuer kompliceras hanteringen av potentiella ekonomiska avvikelser av att regionens planering inte harmonierar med stadens årsplan och tidsramar. Detta innebär en risk för att nämnden inte får den budgetkompensation som behövs för kollektivtrafiksatsningar som redan har beslutats och beställts. Vidare upplevs processen för ändringar och utökningar av trafiken i årsplaneprocessen som begränsad. Denna process har förändrats över tid, och enligt uppgifter från förvaltningen leder detta till

svårigheter att få en tydlig överblick över vilka behov och önskemål som faktiskt tas med i den centrala budgetprocessen inom staden.

### *Bedömning*

*Revisionsfråga 4: Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp de ekonomiska konsekvenserna av avtalet?*

*Nej.*

Med utgångspunkt i den tidigare förstudien och våra iakttagelser är vår bedömning att förvaltningen har identifierat behovet av tydligare process, metod och rutiner för uppföljning av de ekonomiska konsekvenserna av avtalet. Detta som grund till att tydligare kunna följa upp både intäkter och kostnader och eventuella avvikelser gentemot rambudgeten, men även för att kunna följa utfallet av särskilda satsningar inom kollektivtrafiken.

Vår bedömning är att det pågår ett arbete för att utveckla och formalisera ekonomi-uppföljningen och hantering av eventuella avvikelser, men vi kan samtidigt konstatera att dessa rutiner ännu inte finns på plats. Detta medför att vår bedömning är att staden inte har tillräckliga rutiner för att följa upp de ekonomiska konsekvenserna av avtalet.

### **Uppföljning och återrapportering till nämnden**

*Revisionsfråga 5: Sker en tillräcklig uppföljning och återrapportering gällande kollektivtrafiken, utförande och ekonomi, till nämnden?*

#### *Iakttagelser*

Som nämnts ovan pågår ett arbete med att förbättra kontroll och uppföljning av kollektivtrafiken. Ett arbetsmaterial som ska medföra förbättrad uppföljning har tagits fram och ett förslag till beslut planeras enligt intervju att presenteras för tekniska nämnden i närtid.

Inom ramen för granskningen har en protokollsgranskning genomförts för perioden september 2023-december 2024. Detta i syfte att identifiera i vilken omfattning uppföljning och återrapportering av utförande och ekonomi sker avseende kollektivtrafiken.

#### *Uppföljning och återrapportering av ekonomi*

Tekniska nämnden tar del av ekonomiska uppföljningar med koppling till den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i samband med uppföljning av årsplanen, det vill säga i samband med månadsrapporter, delårsrapporter samt årsredovisning. Uppföljningarna summeras nedan:

Tekniska nämnden tar del av *månadsrapporter* som i huvudsak innehåller ekonomiskt utfall vid varje sammanträde. Vi har för granskningen tagit del av två månadsrapporter som behandlats av tekniska nämnden: Månadsrapport sammanträdet 2024-03-19, § 54

och 2024-11-19, § 174. Av månadsrapporterna framgår ekonomiskt utfall för allmän och särskild kollektivtrafik.

Månadsrapporten per februari 2024 visar att budgeten för allmän kollektivtrafik är 259,9 miljoner kronor, där 243,7 miljoner kronor är kopplat till ramavtalet som debiteras jämnt över året. Det finns även en politisk satsning på 16 miljoner kronor för rabatterade resor, vilket leder till en positiv budgetavvikelse innan satsningen blivit verkställd. Biogasskatt ingår i ramavtalet, och det finns ingen överenskommelse om extra debitering för högre trafik kostnader. Den särskilda kollektivtrafiken, som inkluderar färdtjänst- och omsorgsresor, debiteras månatligen baserat på utförda resor och uppskattade driftkostnader, med en slutreglering i december. Månadsrapporten för oktober 2024 visar ett utfall på -279,4 miljoner kronor för kollektivtrafiken. Årets prognos är -334,5 miljoner kronor, vilket innebär en positiv avvikelse på 9 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att kollektivtrafiksatsningarna inte fått full effekt under året.

Tekniska nämnden tar del av *delårsbokslut* två gånger per år (delårsrapport 1 2024-05-21, § 90 och delårsrapport 2 2024-09-24, § 143). Delårsrapporterna innehåller ekonomiskt utfall för den särskilda kollektivtrafiken och den allmänna kollektivtrafiken. Vidare innehåller rapporteringen en avstämning kring de satsningar som görs kopplat till kollektivtrafiken. Den senaste uppföljningen i delårsrapport 2 per augusti kommenteras satsningarna om 18 miljoner kronor på rabatterade biljettpreiser i kollektivtrafiken. I april återinfördes 40-resorskortet, och från 1 juni infördes fria resor inom daglig verksamhet. Kollektivtrafikförvaltningen kommer att debitera nämnden varje månad för det intäkts-tapp som rabattkortet orsakar. Prognosen för satsningen är 8,6 miljoner kronor i år och 15 miljoner kronor nästa år, när full effekt uppnås. Prognosen är osäker eftersom satsningarna ännu inte fått full effekt. Delårsrapporten beskriver också den förväntade utvecklingen inom kollektivtrafiken med anledning av stadens tillväxt.

I tekniska nämndens *verksamhetsberättelse 2023* (2024-02-20 § 35) redovisas ekonomiskt utfall för året inklusive kommentar med koppling till avvikelsen. Av rapporteringen framgår att kollektivtrafiken redovisar ett underskott om cirka 20 mnkr år 2023, vilket till stor grad beror på ökade drivmedelspriser och avskaffad skattebefrielse för biogas. Ökade drivmedelskostnader för kollektivtrafiken påverkade även utfallet för året dessförinnan.

Inom ramen för granskningen har vi erhållit statistik över budget och utfall för kollektivtrafiken perioden 2019 och 2024. Av tabellen nedan framgår att kollektivtrafiken har uppvisat en negativ avvikelse mot budget sedan år 2020.

Tabell 1: Budget och utfall kollektivtrafik 2019- 2024<sup>2</sup>

	Budget	Utfall	Avvikelse
2019	-218,399	-216,393	2,006
2020	-232,441	-243,443	-11,002
2021	-231,751	-249,915	-18,164
2022	-245,051	-262,272	-17,221
2023	-260,541	-280,955	-20,414
2024	-341,504	E/T	E/T

Som angivits under revisionsfråga 4 på sida 18, har förvaltningen identifierat behovet av att tydligare följa upp olika delar av ekonomin.

#### Uppföljning och återrapportering av utförande

Tekniska nämnden ska ta del av antalet resande och följa resandets utveckling (påstigande per linje) i samband med uppföljning av årsplanen genom delårsrapport 1, 2 och årsredovisning. Tekniska nämndens uppföljning i dessa uppföljningar berör enbart resandets utveckling inom den allmänna kollektivtrafiken. Av delårsrapporterna år 2024 framgår inget utfall kopplat till antalet resande, då det enligt rapporterna mäts per helår.

Resandets utveckling följs upp månadsvis av teknik- och fastighetsförvaltningen och statistiken som följs upp innehåller: påstigande per linje för stadstrafiken, förort Västerås och flextrafiken. Vidare följs den särskilda kollektivtrafiken upp av förvaltningen månadsvis i form av antalet färdtjänstillstånd, antalet färdtjänstärenden, och antalet resor. Därtill följs driftkostnader och transportkostnader upp.

Vi har för granskningen tagit del av statistik över resandet för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken perioden 2019 och 2024 (per oktober) som redovisas i bilaga 2. Statistiken har inte rapporterats till tekniska nämnden i sin helhet.

I genomförd protokollsgranskning noteras att tekniska nämnden under perioden september 2023-december 2024 tar del av informationsärenden avseende kollektivtrafik med koppling till utförande. Vid sammanträdet 2023-12-14, § 196 tar nämnden del av information om ny sträckning för busslinjer 22 och 32. Vid sammanträdet 2023-09-26, § 162 tar nämnden del av information gällande resandestatistik för kollektivtrafiken, och vid sammanträdet 2024-10-15 tar nämnden del av information om kollektivtrafik §87 och önskemål om förbättrad kollektivtrafik §85. Av genomförd protokollsgranskning noteras inte någon uppföljning av resandestatistik under året 2024.

Av erhållt arbetsmaterial framgår att uppföljning av kollektivtrafikens utförande och kvalitet kan utvecklas. Bland annat görs ingen uppföljning över kundnöjdhet i kollektivtrafiken och det saknas uppföljning rörande punktlighet, inställda/utförda turer och framkomlighet/faktiska restider. Av verksamhetsberättelsen 2022 noteras att tekniska nämnden under året 2022 följde upp indikatorn: *Resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken, andel (%)*. Målet 2022 var 80% och utfallet var 62% och kundnöjdheten

<sup>2</sup> Källa: Teknik- och fastighetsförvaltningen budget och utfall kollektivtrafiken 2019-2024

sjönk mellan 2020 och 2022. Sedan 2022 har kundnöjdheten inte följts upp i samband med årsplanen.

I intervju uppges att det i dagsläget saknas tydliga rutiner för vad som ska följas upp och uppfattningen är att uppföljningen är otillräcklig med tanke på den trafik staden köper.

### *Bedömning*

*Revisionsfråga 5: Sker en tillräcklig uppföljning och återrapportering gällande kollektivtrafiken, utförande och ekonomi, till nämnden?*

### *Delvis.*

Vi bedömer att tekniska nämnden ska följa utförandet i form av resandets utveckling avseende den allmänna kollektivtrafiken i samband med uppföljning av årsplanen. Vi kan dock konstatera att någon uppföljning av resandets utveckling ännu inte skett under år 2024. Vi kan även konstatera att någon uppföljning avseende exempelvis kundnöjdhet inte sker, vilket ska rapporteras och följas upp enligt gällande avtal. Vi kan i övrigt inte notera någon annan uppföljning av andra väsentliga aspekter av utförande i form av punktlighet och inställda/utförda turer.

Vi bedömer att tekniska nämnden följer det ekonomiska resultatet avseende kollektivtrafik månadsvis och i samband med uppföljning av årsplanen. Vi bedömer dock att rapporteringen är på övergripande nivå.

Slutligen bedömer vi att uppföljningen och återrapporteringen bör utvecklas för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och vidta åtgärder. Som tidigare angivits ser vi positivt på att arbete pågår för att på ett bättre sätt följa upp både ekonomi och utförande.

### **Vidtagna åtgärder vid avvikelser**

*Revisionsfråga 6: Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid avvikelser från avtalad leverans? Revisionsfråga 7: Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid ekonomiska avvikelser?*

Under iakttagelserna nedan behandlas både revisionsfråga 6 och 7, då frågorna och iakttagelserna är närliggande.

### *Iakttagelser*

Enligt uppgift från förvaltningen finns det ingen direkt ledning i avtalet kring hur avvikelser ska hanteras mellan parterna, varken gällande avtalad leverans eller ekonomiska avvikelser. Som svar på den tidigare förstudien, angav nämnden bland annat behovet av att klargöra hur avvikelser mellan budget och utfall ska avräknas och slutregleras, dels vilken nivå rapporteringen kollektivtrafikverksamheten ska vara på, och vilka mätetal som är relevanta. Dessa delar har ännu inte genomförts och tekniska nämnden har idag inte några särskilda egna rutiner för hanteringen.

Som ovan konstateras följer tekniska nämnden upp ekonomin upp på övergripande nivå i samband med månadsrapporter, delårsrapport och årsredovisning. Vidare ska

utförande följas upp i form av resandets utveckling, men någon uppföljning kopplat till exempelvis kundnöjdhet görs inte.

I intervjuer anges att avvikelser identifieras i samband med rapporteringar, dialoger och via stadens synpunktshantering. I de fall förvaltningen får kännedom om avvikelser med koppling till ekonomi eller avtalad leverans ställs frågor direkt till kollektivtrafikförvaltningen. I intervju uppges några exempel på avvikelser som uppstått.

Ett exempel som nämns var kopplat till flextrafiken. Av erhållen tjänsteskrivelse, daterad 2024-05-02, framgår att tekniska nämnden i december 2023<sup>3</sup> mottog en utvärdering av det nya upplägget för flextrafiken. Utvärderingen genomfördes av kollektivtrafikförvaltningen inom Region Västmanland. Utifrån utvärderingen gav tekniska nämnden i uppdrag till teknik- och fastighetsförvaltningen att tillsammans med Region Västmanland utföra ett antal åtgärder och utredningar för att öka flextrafikens effektivitet och attraktivitet. Åtgärderna och utredningarna rapporterades till tekniska nämnden vid sammanträdet 2024-05-21, § 89.

I intervju nämns även att anpassning av linje 22 ska ske med anledning av att kapaciteten behöver utökas.

I intervju ges även exempel på avvikelser som funnits med koppling till ekonomin och kostnadsutvecklingen, vilket även framgår av revisionsfråga 5. Tekniska nämnden har under de senaste åren redovisat underskott, vilket uppges bero på pandemin, ökade drivmedelspriser och avskaffad skattebefrielse för biogas. Under perioder av kraftiga bränsleprisökningar har det förts diskussioner mellan tekniska nämnden och kollektivtrafiknämnden hur dessa förändringar påverkar budgeten. De avvikelser som uppstod under året har enligt uppgift beaktats för att kunna hanteras inom ramen för budgetprocessen inför kommande år.

Ett exempel som nämns i intervju var att tekniska nämnden mottog ett kostnadsförslag under år 2023 från regionen för år 2024, vilket visade sig vara betydligt högre än vad staden hade förväntat sig. Detta berodde på EU-beslut om skatter på biogas. Istället för att acceptera den föreslagna summan beslutade tekniska nämnden, i samråd med regionen, att följa en alternativ och lägre betalplan samt att övervaka merkostnaderna månadsvis. Samtidigt har kunskapsläget förbättrats och staden förbereder nu budgeten för 2025 för att täcka de kostnader som regionen meddelat. Som en extra kontroll anges att tjänstepersoner från teknik- och fastighetsförvaltningen under våren 2024, gjorde en extra uppföljning av ekonomin i dialog med kollektivtrafikförvaltningen i Region Västmanland för att kunna få en fullständig bild och förståelse för kostnadsutvecklingen.

En annan större avvikelse som nämns är bland annat att resandet minskade kraftigt under pandemin, vilket medförde lägre biljettintäkter och ökade nettokostnader. Enligt intervju ställdes flera linjer in som en åtgärd för att minska kostnaderna.

---

<sup>3</sup> 2023-12-14 § 213

Som angivits under revisionsfråga 5 är prognosen för år 2024 för kollektivtrafiken en positiv avvikelse på 9 miljoner kronor. Avvikelsen beror på att kollektivtrafiksatsningarna inte fått full effekt under året. Av delårsrapport per 31 augusti framgår att en beslutad åtgärd för att nämnden ska kunna hålla sin budget som helhet, är att "spara politisk satsning på kollektivtrafik som inte blivit helårseffekt 2024".

### *Bedömning*

#### *Revisionsfråga 6: Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid avvikelser från avtalad leverans?*

*Går ej att bedöma.*

Med utgångspunkt i vår bedömning i revisionsfråga 5 och iakttagelserna ovan, bedömer vi att den rapportering som tekniska nämnden tar del av gällande leverans inte är tillräcklig. Detta medför att nämnden inte ges förutsättningar att tidigt kunna identifiera relevanta avvikelser kopplat till leveransen, vilket i sig försvårar möjligheterna för nämnden, att i dialog med kollektivtrafikförvaltningen vidta proaktiva och relevanta åtgärder. Med anledning av detta kan vi, inom ramen för granskningen, inte bedöma om nämnden vidtar tillräckliga åtgärder vid avvikelser från avtalad leverans.

Vi anser att uppföljningen och återrapporteringen bör utvecklas för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och för att kunna vidta åtgärder. Med koppling till det kan vi som ovan konstatera att de åtgärder som nämnden själv lyft som förbättringsåtgärder i sitt svar på förstudien kopplat till leverans, ännu inte genomförts.

#### *Revisionsfråga 7: Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid ekonomiska avvikelser?*

*Delvis.*

Av granskningen framgår några exempel på att nämnden har vidtagit åtgärder vid ekonomiska avvikelser. Med utgångspunkt i vår bedömning i revisionsfråga 5 bedömer vi att den rapportering som tekniska nämnden tar del av gällande ekonomin är alltför övergripande.

Vi anser att uppföljningen och återrapporteringen bör utvecklas för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och för att kunna vidta åtgärder. Med koppling till det kan vi konstatera att de åtgärder som nämnden själv lyft som förbättringsåtgärder i sitt svar på förstudien kopplat till ekonomin, endast till liten del, har genomförts.

Med utgångspunkt i att prognosen för kollektivtrafiken år 2024 visar på en positiv avvikelse är vår bedömning att det utifrån ett övergripande perspektiv inte har funnits behov för nämnden att, i dialog med Region Västmanlands kollektivtrafikförvaltning, vidta särskilda åtgärder gällande ekonomin.

# Samlad bedömning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Västerås stad genomfört en granskning. Granskningens syfte är att bedöma om stadens uppföljning och styrning av den kollektivtrafik som erbjuds medborgarna är ändamålsenlig. Revisionsobjekt i denna granskning är tekniska nämnden. Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att stadens uppföljning och styrning av den kollektivtrafik som erbjuds medborgarna *inte helt* är ändamålsenlig.

## Rekommendationer



Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi nämnden att:

- Säkerställa att alla åtgärder som nämns i nämndens yttrande, baserat på den tidigare genomförda förstudien år 2022, genomförs. Vi rekommenderar nämnden särskilt att:
  - Tydliggöra ansvaret för det strategiska kollektivtrafikarbetet inom staden
  - Prioritera arbetet med att ta fram mobilitetsprogram
  - Ta fram ett samverkansavtal, som komplement till huvudavtalet, med Region Västmanland för tydliggörande av beställning, stadens inflytande, rapportering och uppföljning
  - Att återkommande genomföra riskanalyser med koppling till kollektivtrafiken

Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi även nämnden att:

- Beakta behovet av att ytterligare stärka de egna personalresurserna kopplat till kollektivtrafikverksamheten.
- Säkerställ en tillräcklig styrning så att tekniska nämndens mål och indikatorer, förutom att relatera till fullmäktiges mål, i större utsträckning harmonierar med mål och framför allt indikatorer i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.
- Säkerställ även en tillräcklig uppföljning och att det pågående arbetet med att förbättra kontrollen och uppföljningen av utförande och ekonomi genomförs. Detta för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och vidta åtgärder.
- Beakta behovet av att föreslå en revidering av kollektivtrafikavtalet med Region Västmanland gällande tidsperspektivet, så att avtalet ger bättre och säkrare förutsättningar för ett långsiktigt samarbete.

## Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor

Revisionsfråga	Bedömning	
Är stadens organisering gällande kollektivtrafik ändamålsenlig?	<p><b>Delvis</b></p> <p>Ansvar för kollektivtrafiken inom staden regleras via reglementen. Med utgångspunkt i förstudiens rekommendation om att tydliggöra ansvar inom staden för kollektivtrafiken, är vår bedömning att det vidtas åtgärder, men att dessa ännu inte färdigställts.</p> <p>Vi ser positivt på att det skett en resursförstärkning i syfte att stärka beställarfunktionen och att på ett bättre sätt följa upp avtalet med Region Västmanland. Dock ser vi en tydlig risk att arbetet kan behöva prioriteras ned, med anledning av att de beslutade uppdragen kopplat till kollektivtrafiken kommer att kräva extra resurser.</p> <p>Ansvar och organisation med koppling till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Västmanland regleras via avtal. Vi kan konstatera att uppsägningstiden på 18 månader i sammanhanget är mycket kort, vilket vi bedömer medför risker för att uppnå ett långsiktigt och hållbart arbete med kollektivtrafiken.</p> <p>Vår bedömning är att det finns en god samverkan på tjänstepersonsnivå mellan stadens teknik- och fastighetsförvaltning och regionens kollektivtrafikförvaltning. Vi ser positivt på att det tillsatts en politisk styrgrupp för arbetet med det kommande mobilitetsprogrammet. Samverkan mellan tekniska nämnden och kollektivtrafiknämnden bedömer vi behöver förbättras.</p>	
Har staden tydligt uttalade mål och indikatorer för kollektivtrafiken?	<p><b>Delvis</b></p> <p>Av befintliga styrdokument framgår att det finns uttalade mål och indikatorer för kollektivtrafiken, men vi anser att de behöver utvecklas. Befintliga mål följs idag främst genom indikatorn "antalet resenärer i den allmänna kollektivtrafiken" och ambitionen är generellt att antalet resenärer ska öka. Utöver detta har tekniska nämnden</p>	

---

inte formulerat några tydligt uttalade mål i verksamhetsplanen för år 2024, men vi kan konstatera att det finns beslutade uppdrag som bör kunna stimulera måluppfyllelsen.

Med utgångspunkt i de mål och indikatorer som framgår i Region Västmanlands trafikförsörjningsprogram och kommunfullmäktiges mål, anser vi inte att den styrning som finns idag inom staden gällande kollektivtrafiken är tillräcklig. Vi anser även att det är en brist att målen i trafikplanen inte har följts upp sedan år 2020.

Vi ser positivt på att det ska tas fram ett mobilitetsprogram som vi framåt bedömer bland annat ska kunna tydliggöra styrningen genom mål och indikatorer. Dock anser vi att tekniska nämnden inte kan avvakta att mobilitetsprogrammet färdigställs utan bör snarast möjligt tydliggöra styrningen av kollektivtrafiken. I detta arbete anser vi att det är viktigt att mål och indikatorer i största möjliga mån harmonierar med mål och indikatorer i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

---

Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp avtalet med Region Västmanland i syfte att säkerställa att leverans motsvarar beställning?

**Nej**

Vi bedömer det som en brist att det idag inte finns några tydliga och dokumenterade rutiner för att följa upp avtalet med Region Västmanland. Vi anser därför att det är positivt att det pågår ett arbete med att förbättra tekniska nämndens kapacitet som beställare och uppföljare. Det ska enligt uppgift resultera i ett ärende som tekniska nämnden ska besluta om i närtid.

Sedan förstudien har kommunfullmäktige antagit ett reviderat avtal innehållande planeringsprinciper i syfte att förtydliga, konkretisera och utveckla tillämpningen av avtalet om kollektivtrafik i Västmanland. Utifrån rekommendationen i förstudien att formalisera beställningsprocessen, kan vi konstatera att tekniska nämnden numer tar beslut om kollektivtrafikbeställningen. Något samverkansavtal mellan staden och regionen, som reglerar relevanta frågor utförligare än vad som framgår av ägaravtalet, har dock inte



---

tagits fram. Tekniska nämnden följer resandets utveckling, dock inte exempelvis kundnöjdhet som ska följas upp enligt avtal.

---

Har staden tillräckliga rutiner för att följa upp de ekonomiska konsekvenserna av avtalet?

### Nej

Med utgångspunkt i den tidigare förstudien och våra iakttagelser är vår bedömning att förvaltningen har identifierat behovet av tydligare process, metod och rutiner för uppföljning av de ekonomiska konsekvenserna av avtalet. Detta som grund till att tydligare kunna följa upp både intäkter och kostnader och eventuella avvikelser gentemot rambudgeten, men även för att kunna följa utfallet av särskilda satsningar inom kollektivtrafiken.

Vår bedömning är att det pågår ett arbete för att utveckla och formalisera ekonomiuppföljningen och hantering av eventuella avvikelser, men vi kan samtidigt konstatera att dessa rutiner ännu inte finns på plats. Detta medför att vår bedömning är att staden inte har tillräckliga rutiner för att följa upp de ekonomiska konsekvenserna av avtalet.

---

Skер en tillräcklig uppföljning och återrapportering gällande kollektivtrafiken, utförande och ekonomi, till nämnden?

### Delvis

Vi bedömer att tekniska nämnden ska följa utförandet i form av resandets utveckling avseende den allmänna kollektivtrafiken i samband med uppföljning av årsplanen. Vi kan dock konstatera att någon uppföljning av resandets utveckling ännu inte skett under år 2024. Vi kan även konstatera att någon uppföljning avseende exempelvis kundnöjdhet inte sker, vilket ska rapporteras och följas upp enligt gällande avtal. Vi kan i övrigt inte notera någon annan uppföljning av andra väsentliga aspekter av utförande i form av punktlighet och inställda/utförda turer.

Vi bedömer att tekniska nämnden följer det ekonomiska resultatet avseende kollektivtrafik månadsvis och i samband med uppföljning av årsplanen. Vi bedömer dock att rapporteringen är på övergripande nivå.

Slutligen bedömer vi att uppföljningen och återrapporteringen bör utvecklas för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och vidta åtgärder. Som tidigare

---

---

angivits ser vi positivt på att arbete pågår för att på ett bättre sätt följa upp både ekonomi och utförande.

---

Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid avvikelser från avtalad leverans?

#### **Går ej att bedöma**

Med utgångspunkt i vår bedömning i revisionsfråga 5 och iakttagelserna ovan, bedömer vi att den rapportering som tekniska nämnden tar del av gällande leverans inte är tillräcklig. Detta medför att nämnden inte ges förutsättningar att tidigt kunna identifiera relevanta avvikelser kopplat till leveransen, vilket i sig försvårar möjligheterna för nämnden, att i dialog med kollektivtrafikförvaltningen vidta proaktiva och relevanta åtgärder. Med anledning av detta kan vi, inom ramen för granskningen, inte bedöma om nämnden vidtar tillräckliga åtgärder vid avvikelser från avtalad leverans.

Vi anser att uppföljningen och återrapporteringen bör utvecklas för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och för att kunna vidta åtgärder. Med koppling till det kan vi som ovan konstatera att de åtgärder som nämnden själv lyft som förbättringsåtgärder i sitt svar på förstudien kopplat till leverans, ännu inte genomförts.

---

Vidtar nämnden tillräckliga åtgärder vid ekonomiska avvikelser?

#### **Delvis**

Av granskningen framgår några exempel på att nämnden har vidtagit åtgärder vid ekonomiska avvikelser. Med utgångspunkt i vår bedömning i revisionsfråga 5 bedömer vi att den rapportering som tekniska nämnden tar del av gällande ekonomin är alltför övergripande.

Vi anser att uppföljningen och återrapporteringen bör utvecklas för att i större grad kunna identifiera eventuella avvikelser och för att kunna vidta åtgärder. Med koppling till det kan vi konstatera att de åtgärder som nämnden själv lyft som förbättringsåtgärder i sitt svar på

---

förstudien kopplat till ekonomin, endast till liten del, har genomförts.

Med utgångspunkt i att prognosen för kollektivtrafiken år 2024 visar på en positiv avvikelse är vår bedömning att det utifrån ett övergripande perspektiv inte har funnits behov för nämnden att, i dialog med Region Västmanlands kollektivtrafikförvaltning, vidta särskilda åtgärder gällande ekonomin.

---

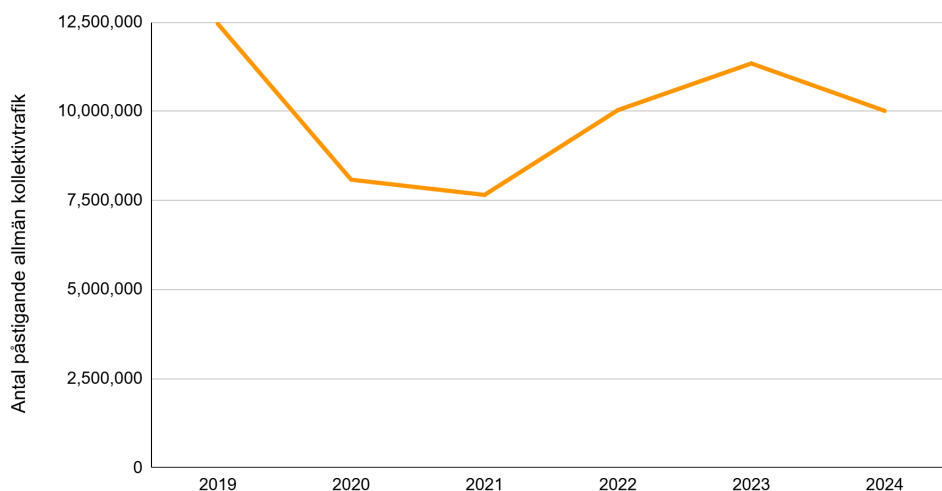
## Bilaga 1 - Dokumentförteckning

- Årsplan 2024–2027
- Framtidens kollektivtrafik i Västerås - Delprojekt 1 Övergripande slutrapport
- Fortsättningsuppdrag framtidens kollektivtrafik - Utredning om fysiska och ekonomiska planeringsförutsättningar för kollektivtrafikens behov i en växande kommun och dess kommundelar
- Kontroll och uppföljning av kollektivtrafiken i Västerås (arbetsmaterial)
- Trafikplan 2026
- Mobilitetsplan, presentation Trafikforum
- Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län
- Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län, bilaga 2
- Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län, bilaga 3
- Reglemente för Byggnadsnämnden
- Tekniska nämndens protokoll september 2023-december 2024
- Tekniska nämndens yttrande över förstudie kollektivtrafik 2023-02-28.
- Tekniska nämndens reglemente
- Tekniska nämndens verksamhetsplan 2024
- Tekniska nämndens verksamhetsberättelse 2023
- Tekniska nämndens verksamhetsberättelse 2022
- Tekniska nämndens delårsrapport 1 och 2 2024
- Tekniska nämndens månadsrapport per februari och oktober
- Kommunstyrelsens reglemente
- Tjänsteutlåtande - Återrapportering av uppdrag - Åtgärder och utredningar för att förbättra flextrafikens effektivitet och attraktivitet på kort och på lång sikt
- Resestatistik allmän och särskild kollektivtrafik 2019-2024 per oktober
- Budget - utfall kollektivtrafik 2019-2024

## Bilaga 2 - Statistik över resandets utveckling (allmänna och särskilda kollektivtrafiken)

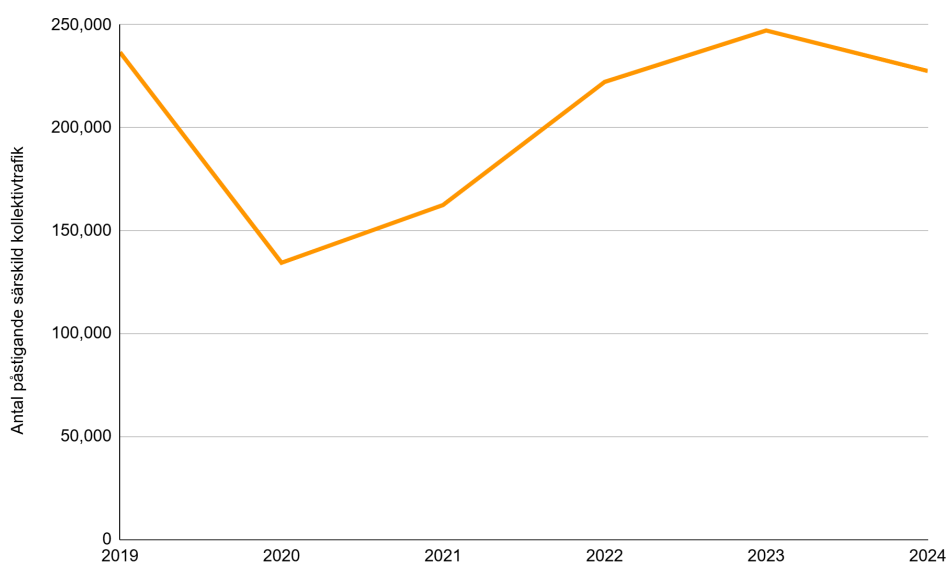
Inom ramen för granskningen har vi erhållit statistik över resandet för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken perioden 2019 och 2024 (per oktober). Av tabell 1 framgår resandets utveckling avseende den allmänna kollektivtrafiken mellan 2019 och 2024 (per oktober) med utgångspunkt i antal påstigande. Statistiken visar att resandets utveckling sjönk kraftigt mellan 2019 och 2021, vilket beror på pandemin. Resandets utveckling har sedan återhämtat sig åren 2022 och 2023.

Tabell 1: Allmän kollektivtrafik resestatistik 2019-2024 (per oktober)<sup>4</sup>



Tabell 2: Särskild kollektivtrafik 2019-2024 (per oktober)<sup>5</sup>

Av tabell 2 framgår resandets utveckling avseende den särskilda kollektivtrafiken mellan 2019 och 2024 (per oktober) med utgångspunkt i antal påstigande. Statistiken visar att resandets utveckling sjönk kraftigt mellan 2019 och 2020 vilket beror på pandemin. Resandets utveckling har sedan återhämtat sig åren 2021 och 2023.



<sup>4</sup> Källa: Teknik- och fastighetsförvaltningen Allmän kollektivtrafik resestatistik 2019-2024 (per oktober)

<sup>5</sup> Källa: Teknik- och fastighetsförvaltningen Särskild kollektivtrafik resestatistik 2019-2024 (per oktober)

2025-01-28

*Rebecka Hansson*

*Peter Aschberg*

---

*Uppdragsledare*

---

*Projektledare*

---

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av Västerås stad enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 2024-05-28. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.