

Kollektivtrafikrapport 2023

Region Dalarna

Datum 2024-02-22	Diarienummer Diarienummer KTN 2023/209	I samarbete med
Godkänd av Kollektivtrafiknämnd		



Innehåll

1	Inledning och syfte.....	3
1.1	Regional kollektivtrafikmyndighet	3
1.2	Rapportens syfte.....	3
1.3	Mätetal/hyckeltal	3
2	Sammanfattning.....	3
3	Allmän trafikplikt och avtal.....	5
3.1	Allmän trafikplikt.....	5
3.2	Kollektivtrafikavtal	5
3.3	Ensamrätter eller direkttilldelade avtal	5
3.4	Kommersiell linjetrafik.....	5
4	Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna	7
5	Kollektivtrafiknätets kvalitet och effektivitet utifrån målbild 2023.....	8
5.1	Nöjdhet - kunder och allmänhet.....	8
5.2	Restidskvoter i starka stråk (buss och tåg)	9
5.3	Självförsörjningsgrad	10
5.4	Beläggningsgrad.....	11
5.5	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet	12
5.6	Andel trafik med förnybara drivmedel.....	13
5.7	Enkelt	14
5.8	Behovsanpassat	14
5.9	Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.....	15
5.10	Geografisk tillgänglighet	16
6	Ekonomi.....	17
6.1	Kollektivtrafikens finansiering (buss, servicetrafik och tåg)	17
6.2	Ersättningar för gällande avtal och trafikområde	18

1 Inledning och syfte

1.1 Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Dalarna är regional kollektivtrafikmyndighet (RKTM) i Dalarnas län och är ansvarig för kollektivtrafiken. Sedan den 1 januari 2012 gäller Lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik i Sverige. I lagen är fastställt att varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet som upprättar ett trafikförsörjningsprogram. Ett trafikförsörjningsprogram som bland annat fastställer mål, behov av kollektivtrafik och beskriva en långsiktig utveckling för ett hållbart Dalarna. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och utför regelbundna uppföljningar av hur olika regioner administrerar och planerar kollektivtrafiken. Denna rapport tas fram i enlighet med kap. 7.1 i EU-förordningen om kollektivtrafik (1370/2007) och i rapporten följs Region Dalarnas beslut om allmän trafikplikt upp.

1.2 Rapportens syfte

Syftet med denna rapport är att årligen presentera regionens arbete för externa aktörer samt utgöra sammanställning för egen kontroll av verksamheten. Rapporten är ett bokslut av kollektivtrafikåret som möjliggör att följa upp de målsättningar som är antagna i Region Dalarnas trafikförsörjningsprogram 2023 – 2032. Rapporten är underlag för att identifiera utvecklingsområden för att skapa en attraktiv kollektivtrafik med nöjda resenärer, ökat resande och ökad självförsörjningsgrad. Rapporten ska bidra till en bra dialog i samverkan om kollektivtrafikens utveckling samt utgöra kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

Regionfullmäktige antog Trafikförsörjningsprogrammet 2023 – 2032 i februari. Uppföljningen för kollektivtrafiken 2023 utgår där med från målen i Trafikförsörjningsprogrammet 2023–2032 då det är dessa mål 2023 huvudsakligen har utgått ifrån.

1.3 Mätetal/nyckeltal

Ett flertal nyckeltal i Trafikförsörjningsprogrammet baserar sig på Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) och Barometern för anropsstyrd trafik, (Anbar), som är branschgemensamma kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Mätningen ger ett mätbart, objektiva resultat för kundupplevd kvalitet på trafiken. Resultatet är också jämförbart över landet.

2 Sammanfattning

I början av året beslutades nytt regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2032 och Region Dalarna startade kompletterande utredning om kollektivtrafikens basutbud. Insatser och aktiviteter som genomförts under året har utgått från tidigare planering och flera indikatorer täcks in i förbättringsarbetet "Resan mot en bättre kollektivtrafik".

"Resan mot en bättre kollektivtrafik" är ett förbättringsarbete för att öka resandet och förbättra kundnöjdheten som haft en nedåtgående trend under flera år. Förslag till förbättringsåtgärder togs under året fram i samverkan med kommuner och trafikföretag och sammanställdes i ett åtgärdsprogram med 34 förbättringspunkter. I arbetet ingår förbättrad punktlighet, översyn av bytestider, anpassning av biljettutbud till nya resvanor, bättre service mm.

Kollektivtrafiknätets tillförlitlighet har under året varit sämre på grund av bristande trafikleverans. Det gäller både allmän- och särskild kollektivtrafik och största orsaken har varit förarbrist eller fordonsfel. Det har drabbat många resenärer och orsakat kraftiga förseningar och inställda resor. Insatserna och aktiviteter under året har varit fokuserade på att följa upp och säkerställa trafikleverans i enlighet med trafikavtal.

För flera indikatorer har det saknats konkreta mål och mätmetoder, där pågår arbete och en del mål och mätmetoder har tagits fram under året. Innan årsskiftet beslutades Kollektivtrafikplan 2024 (2025-2026) och Kollektivtrafikrapporten för 2024 kommer i större utsträckning beskriva insatser och aktiviteter.

3 Allmän trafikplikt och avtal

3.1 Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas, enligt EU-förordningen om kollektivtrafik (1370/2007), de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem. De beslut om allmän trafikplikt som har fattats i Dalarna framgår av bilaga Allmän trafikplikt 2023.

3.2 Kollektivtrafikavtal

Under 2023 gällde avtal för kollektivtrafiken i Dalarna som upprättades 2014. Trafiken utförs av Sambus AB och Keolis Sverige AB. Trafikavtalen gäller såväl allmän som särskild kollektivtrafik och är uppdelade i två geografiskt indelade avtal.

Den tågtrafik som Region Dalarna ansvarar för genom Tåg i Bergslagen regleras genom ett ägaravtal gemensamt med övriga ägarregioner, Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län. Tåg i Bergslagen har upphandlat trafiken som utförs av VR Sverige.

Avtalsområde	Giltighetstid
Allmän och särskild kollektivtrafik i Trafikområde 1-2, 4-6	2016-2026
Allmän och särskild kollektivtrafik i Trafikområde 3	2016-2026
VR Sverige genom Tåg i Bergslagen	2024-

Tabell 1 Trafikavtal för utförande av kollektivtrafiken i Dalarna

3.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Region Dalarna upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer inte.

3.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd, men med anmälningsskyldighet. I Dalarna fanns under 2023 nedanstående företag som bedrev någon form av kommersiell linjetrafik i länet.

MasExpressen trafikerar med buss sträckan Mora – Stockholm dagligen och under vintersäsongen även destinationerna Idre och Grövelsjön.

Fjällexpressen trafikerar med buss Dalafjällen (Sälen och Idre) från Skåne, Västkusten och Värmland under vintersäsongen.

SJ bedriver tågtrafik på sträckan Mora/Borlänge/Falun – Stockholm.

Tågab trafikerar sträckan Falun – Karlstad – Kristinehamn – Göteborg med ett fåtal turer per vecka.

Inlandsbanan trafikerar med tåg sommartid sträckan Mora - Orsa – Östersund.

Efter Trafikverkets beslut om trafikplikt 2023-2027 bedrivs linjetrafik med flyg Mora- Stockholm/Arlanda sedan oktober 2023.

4 Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna

Målbilden för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna återfinns i Region Dalarnas trafikförsörjningsprogram 2023-2032 med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin – Dalastrategin 2030. Dalastrategins tre målområden – sammanhållet, klimatsmart och konkurrenskraftigt som beaktar och motsvarar hållbarhetsdimensionerna vilka alla är lika viktiga för att skapa ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet.

Visionen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2022-2032 är:

En resurseffektiv, tillgänglig, attraktiv och fossilfri kollektivtrafik med god kvalitet som bidrar till ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet!

Fokusområden som är en del av visionen;

- Resurseffektivt
- Tillgängligt
- Attraktivt
- Fossilfritt
- God kvalitet

Åtgärder som ökar kvaliteten i systemet skapar attraktivitet och kan göra att kollektivtrafiken upplevs som mer prisvärd. På samma sätt kan en fossilfri kollektivtrafik skapa attraktivitet och resurseffektivitet. Det går inte heller att bara ha fokus på ett enskilt område, utan att riskera en försämrad helhet.

Målbilden ska därför fånga helheten och utvecklingen ska mätas genom ett brett urval av indikatorer som tillsammans täcker fokusområdena och Dalastrategins målområden.



Mål för allmän och särskild kollektivtrafik i Dalarna

Bild 1 Mål och samband mellan Regional Utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogram.

5 Kollektivtrafiknätets kvalitet och effektivitet utifrån målbild 2023

I avsnittet presenteras dels en måluppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2023-2032, dels utveckling gällande kvalitet och resande under året.

5.1 Nöjdhet - kunder och allmänhet

Allmän kollektivtrafik

Mål

Målet är att förbättra Nöjd Kund Index (NKI) under programperioden utifrån resultat 2019.

Utfall/resultat

Under 2023 sjönk NKI-siffrorna jämfört med 2022. För Dalatrafiks resenärer hamnade NKI på 51 procent och för allmänheten på 39 procent.

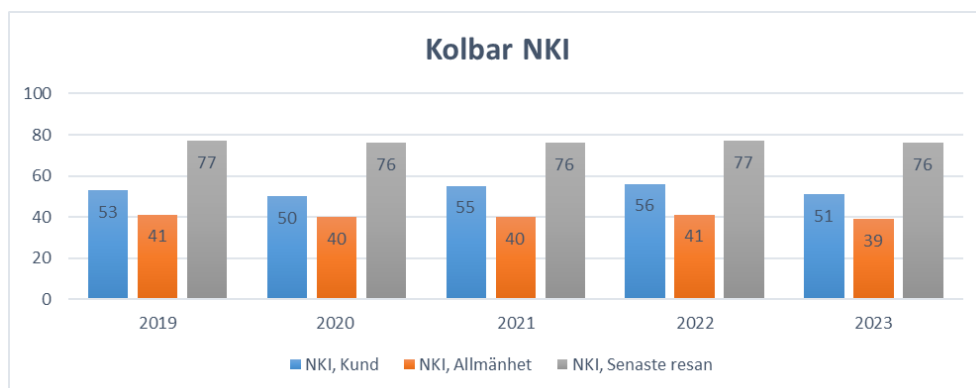


Diagram 1: Nöjd kundindex (NKI). Kolbar, Svensk Kollektivtrafik

NKI definieras i undersökningen som andelen som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region. Med nöjda avses de som har gett betyget 4 eller 5 på svarskalet 1–5.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Den nedåtgående trend som pågått ett antal år har föranlett ett arbete på Kollektivtrafikförvaltningen som bland annat resulterat i en åtgärdslista om 34 punkter som genomförs med start 2023. Den innehåller punkter som ska förbättra kundnöjdheten på både kort- och lång sikt.

Särskild kollektivtrafik

Kundnöjdheten för den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och sjukresor) redovisas via Anbarö.

Mål

Målet är att förbättra Nöjd Kund Index (NKI) under programperioden utifrån resultat 2019.

Utfall/resultat

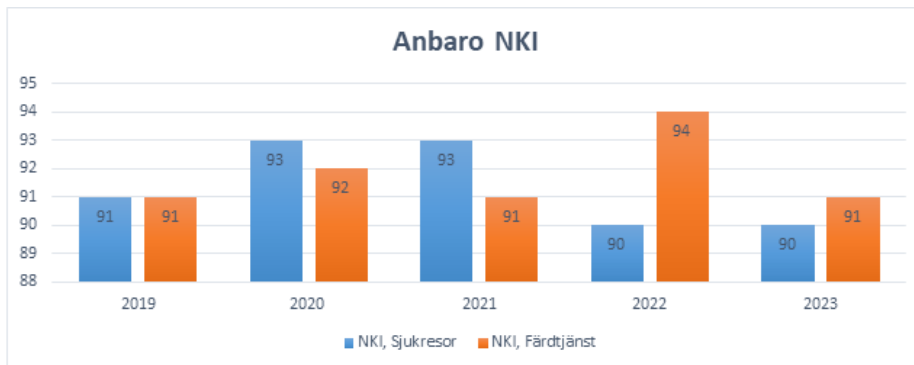


Diagram 2: Nöjd kundindex (NKI). Anbaro, Svensk Kollektivtrafik

Den sammanfattande kundnöjdheten för färdtjänstresenärer år 2023 var 91 procent, vilket är ett sämre resultat än 2022 då kundnöjdheten var 94 procent. Den sammanfattande kundnöjdheten för sjukreseresenärer år 2023 var 90 procent, vilket är samma resultat som 2022.

Kundnöjdheten ligger högt inom den särskilda kollektivtrafiken, trots ett sämre resultat år 2023 jämfört med föregående år.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Under år 2023 har Dalatrafik haft problem med trafikleverans i enlighet med trafikavtal. Största orsaken har varit förarbrist och fordonsfel. På grund av utebliven leverans under hösten 2023 har många resenärer blivit drabbade av kraftiga förseningar och inställda resor. Detta borde påverkat resenärernas upplevelse av resan. Insatserna och resurserna under året har varit fokuserade på att säkerställa trafikleverans.

5.2 Restidskvoter i starka stråk (buss och tåg)

Mål

Målet är att öka antal relationer med restidskvot på 0,8 för tågtrafiken och 1,3 för busstrafiken i starka stråk.

Utfall/resultat

2022 hade 11 (4) av 17 relationer i busstrafiken högst 1,3 (1,2) i restidskvot.

2022 hade 1 av 5 relationer i tågtrafiken högst 0,8 i restidskvot.

2023 har restidskvoten förbättrats både för tågtrafiken och busstrafiken.

15 (7) av 17 relationer i busstrafiken högst 1,3 (1,2) i restidskvot.

3 av 5 relationer i tågtrafiken högst 0,8 i restidskvot.

För tågtrafiken beror det på bättre tåglägen i Trafikverkets tågplan. För busstrafiken beror det på att körtiden med bil har ökat.

Sträcka	Hållplatser	Linjer	Restid Tabell (min)*	Restid Google (min)**	Restidskvot	Differans (min)	Differans (%)
Mora - Borlänge	Mora resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	71	85	0,84	-14	-16
Rättvik - Borlänge	Rättvik resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	47	55	0,85	-8	-15
Leksand - Borlänge	Leksand resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	32	42	0,76	-10	-24
Gagnef - Borlänge	Gagnef station - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	20	26	0,77	-6	-23
Ludvika - Borlänge	Ludvika resecentrum - Borlänge resecentrum	53 (Tåg)	31	40	0,78	-9	-23
Avesta - Borlänge	Avesta busstn - Borlänge centrum	101 (Buss)	67	55	1,22	12	22
Hedemora - Borlänge	Hedemora centrumrondellen - Borlänge centrum	101 (Buss)	42	37	1,14	5	14
Säter - Borlänge	Säter torget - Borlänge centrum	101 (Buss)	27	20	1,35	7	35
Malung - Borlänge	Malung centrum - Borlänge resecentrum	121 (Buss)	148	120	1,23	28	23
Vansbro - Borlänge	Vansbro centrum - Borlänge resecentrum	121 (Buss)	95	77	1,23	18	23
Djurås - Borlänge	Djurås resecentrum - Borlänge resecentrum	121 (Buss)	25	20	1,25	5	25
Hedemora - Falun	Hedemora centrumrondellen - Falun knut punkten	131 (Buss)	51	45	1,13	6	13
Älvdalen - Mora	Älvdalen busstn - Mora resecentrum	133 (Buss)	40	35	1,14	5	14
Mora - Falun	Mora resecentrum - Falun knutpunkten	350 (Buss)	86	70	1,23	16	23
Rättvik - Falun	Rättvik resecentrum - Falun knutpunkten (Direktlinje)	350 (Buss)	49	45	1,09	4	9
Rättvik - Falun	Rättvik resecentrum - Falun knutpunkten	350 (Buss)	54	45	1,20	9	20
Mora - Orsa	Mora resecentrum - Orsa busstn	141 (Buss)	22	18	1,22	4	22
Smedjebacken - Ludvika	Smedjebacken kommunhuset - Ludvika resecentrum	298 (Buss)	28	18	1,56	10	56
Falun - Borlänge	Falun knutpunkten - Borlänge centrum	151-153 (Buss)	22	18	1,22	4	22
Malung - Sälen	Malung centrum - Sälen centrum	317 (Buss)	65	57	1,14	8	14
Älvdalen - Idre	Älvdalen busstn - Idre konsum	396 (Buss)	100	87	1,15	13	15
Mora - Sälen	Mora resecentrum - Sälen centrum	133 (Buss)	95	80	1,19	15	19

* Tiden tagen från första turen i tidtabellen. ** Avresa 12.00 vardag och medelvärdet om två tider ges.

Tabell 2: Restidskvoter i starka stråk

Restidskvoten beräknas som restid med kollektivtrafik, enligt aktuella tidtabeller, i förhållande till restid med bil enligt Google. Kvoten beräknas för ett antal utvalda resrelationer.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Under 2023 har inga åtgärder genomförts med effekt under året. För kollektivtrafikens attraktivitet är restiden och restidskvoten väsentlig. För att minska restiderna behövs åtgärder som ökad framkomligheten, rakare körvägar med färre stopp och väl fungerande bytesmöjligheter planeras och genomförs i samverkan med kommunerna och Trafikverket.

5.3 Självförsörjningsgrad

Självförsörjningsgraden definieras i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2032 som kvoten mellan biljettintäkter och trafik kostnader för busstrafiken¹. Att jämföra självförsörjningsgraden med andra regioner kompliceras av skatteväxlingsavtal från 2018 då skolskjutsarna delvis ingår. Region Dalarna bär kostnader för skolskjutsar samtidigt som att priset på skolkort är lågt jämfört med andra regioner.²

Mål

Inget mål för självförsörjningsgrad sattes i trafikplanen för 2023. Det långsiktiga målet (2030) är 35 procent.

Utfall/resultat

År	Trafikkostnader tkr	Biljettintäkter tkr	Intäkt/Kostnad
2021	569 480	103 921	18%
2022	676 769	158 041	23%
2023	763 998	164 975	22%

Tabell 3: Självförsörjningsgrad

Självförsörjningsgraden har minskat mellan 2022 och 2023 trots att biljettintäkterna har ökat. Huvudorsaken till det är ökningen av avtalsprisindex som ökat med 13 procent (85 mnkr) från 2022. Den högsta nivån av självförsörjningsgrad sedan Region Dalarna blev huvudman för kollektivtrafiken var 2019. Då var biljettintäkterna på liknande nivå som 2023, men med betydligt lägre trafik kostnader, huvudsakligen beroende på lägre kostnader för avtalsprisindex.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Under 2023 har inga åtgärder genomförts med effekt under året. Däremot har det arbetats fram flera åtgärder med trolig effekt från 2024 och kommande år. Beslut om trafikreducering verkställdes under december och nettoeffekten exklusive intäktsminskning kan påverka positivt.

5.4 Beläggningsgrad

Allmänna kollektivtrafiken

Mål

Målet är att öka antalet påstigande per fordonskilometer under programperioden.

Utfall / resultat

Resandet har inte återhämtat sig och resultatet ligger lägre än jämförelseåret 2019, innan Covid-19 pandemin. Det är en effekt som är lika

¹ Andra definitioner på exempelvis från trafa.se (Trafikanalys) består av kvoten av verksamhetsintäkter (biljettintäkter och övriga affärsintäkter) och totala intäkter/underskottstäckning, detta benämns självfinansieringsgrad. I denna rapport används samma definition som i Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2023-2032.

² Se Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna 2023-2032, sid 21.

för hela riket. Storstäderna har hämtat sig något bättre än landsbygden. 2023 är antalet påstigande 83,2 procent jämfört med 2019 och kvoten är lägre i samtliga trafikområden.

Beläggingsgrad, påstigande per fordonskilometer		
Trafikområde	2019	2023
TO1	0,47	0,31
TO2	0,33	0,29
TO3	0,82	0,78
TO4	0,16	0,14
TO5	0,38	0,35
TO6	0,28	0,27

Tabell 4: Beläggingsgrad allmänna kollektivtrafiken

Beläggingsgraden mäts som påstigande per fordonskilometer inom respektive trafikområde.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Som aktivitet i arbete med ekonomi i balans beslutade Region Dalarna att reducera turer med mindre än tre resenärer på landsbygden och med sex resenärer i stadstrafiken. Trafikreduceringen genomfördes i samband med tidtabellskiftet i december 2023 och planeras vid tidtabellskifte i slutet av februari 2024. Planerad effekt av trafikreduceringar förväntas under 2024.

Särskilda kollektivtrafiken

Mål

Mål för 2023 är 54 procent (Fordonets schemalagda tid/kunduppdrag, ink. framkörning)

Utfall/resultat

Resultatet 2023 är 50 procent (Fordonets schemalagda tid / kunduppdrag, ink framkörning).

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Metoden för att beräkna beläggingsgraden för särskilda kollektivtrafiken togs fram under 2023.

Det satta årsmålet gällande beläggingsgrad är nära uppnått. En orsak till att målet inte är helt uppfyllt är inställd trafik under hösten 2023. Inställd trafik ger ökad tomkörningen då fordonsförflyttningar sker mellan olika områden.

För att öka beläggingsgraden har förutsättningar skapats i syfte att förbättra planeringen av den särskilda kollektivtrafiken. Insatsen om förstärkning på planeringssidan har gjorts under 2023 men förväntas ha effekt först senare.

5.5 Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet

Mål

Målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel under programperioden utifrån resultat 2019.

Utfall/resultat

Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon och mäts genom Kollektivtrafikbarometern. En större andel av resandet som sker i kollektivtrafiken bidrar till resurseffektivitet i samhället.

Marknadsandelen 2023 var 11 procent.

Resandet med kollektivtrafiken och marknadsandelen ökar och efter pandemiåren (då allmänheten uppmanades att inte åka kollektivt) och är 2023 knappt tillbaka på samma nivå som innan pandemin.



Diagram 3: Marknadsandel i Dalarna. Kolbar, Svensk Kollektivtrafik

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

För att få fler resenärer att välja kollektivtrafik har under året genomförts marknadsföringskampanjer på mässor och event, bland kunder och i allmänhet. I syfte att synliggöra Dalatrafik i media har mer proaktivt arbete utvecklats, bland annat genom varumärkesstärkande arbete och kampanj i samband med förbättringsarbetet "Resan mot en bättre kollektivtrafik".

5.6 Andel trafik med förnybara drivmedel

Mål

Målet är att 100 procent av trafiken som utförs i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken ska ske med förnybara drivmedel.

Utfall/resultat

Allmän kollektivtrafik

Inom trafikområde 3 genomfördes 2023 all busstrafik med 100 procent fossilfritt drivmedel (HVO100).

Inom de övriga trafikområdena är andelen busstrafik med fossilfritt drivmedel 94,4 procent (2022 års rapport). HVO 100 är huvudbränsle, en mindre andel MK1 diesel med inblandning av förnybart förekommer. Rapporteras in i databasen 31 mars.

Tåg i Bergslagens tågtrafik drivs med förnybar el.

Särskild kollektivtrafik

Inom den särskilda kollektivtrafiken genomförs ca 25 procent (2022 års rapport) av trafiken med förnybart drivmedel (HVO100/RME).

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Under 2023 har insatser genomförts för att säkerställa miljö- och fordonsdatabasen FRIDAs innehåll och korrekthet för allmän- och särskild kollektivtrafik (exkl. tåg). Detta som ett led i att fortsättningsvis utveckla metoder och rapporter för att analysera och styra mot en fordonsflotta som framförs med 100 procent förnybara drivmedel.

5.7 Enkelt

Mål

Målet är att öka andelen kunder och allmänhet som upplever att det är enkelt att resa med Dalatrafik med 2019 som bas.

Utfall/resultat

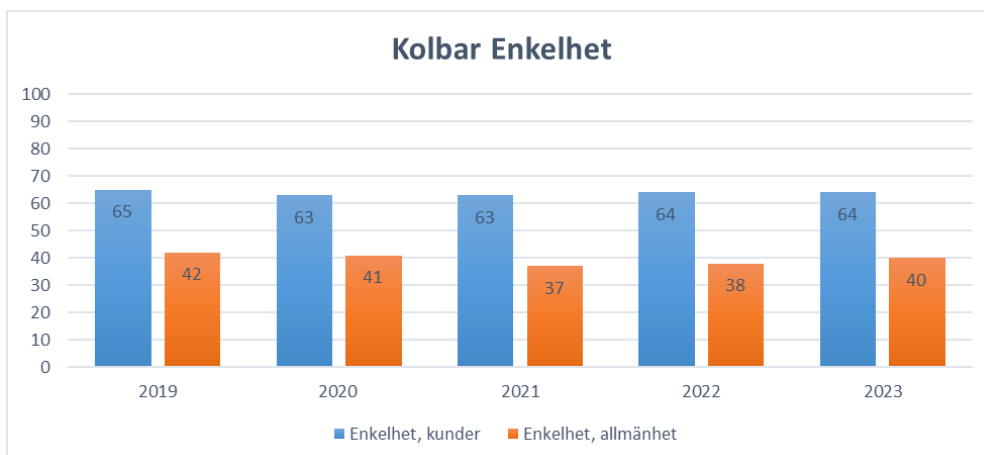


Diagram 4 : Enkelt att resa med Dalatrafik. Kolbar, Svensk Kollektivtrafik

2023 svarade 40 procent (38 procent 2022) av samtliga tillfrågade (allmänheten) att de instämmer i påståendet att det är enkelt att resa med Dalatrafik.

2023 svarade 64 procent (64 procent 2022) av Dalatrafiks kunder att de instämmer i påståendet. Målet är att öka andelen kunder och allmänhet som upplever att det är enkelt att resa med Dalatrafik.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Under 2023 beslutades om en ny pris- och zonmodell. Den nya modellen införs 2024. Det innebär bland annat att det från tidigare 57 zoner blir fyra.

5.8 Behovsanpassat

Mål

Målet är att öka andelen kunder och allmänhet som upplever att kollektivtrafiken är användbar för sitt resbehov med 2019 som bas.

Utfall/resultat

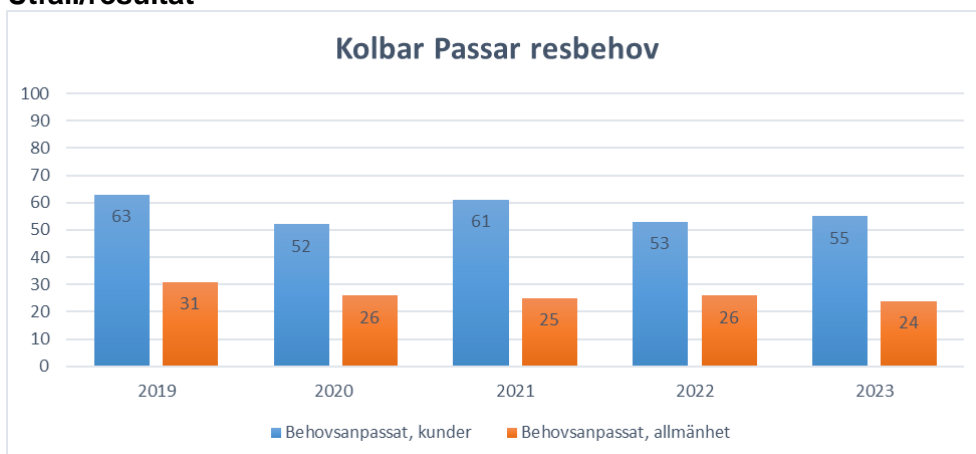


Diagram 5: Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör. Kolbar, Svensk Kollektivtrafik

2023 svarade 24 procent (26 procent 2022) av samtliga tillfrågade (allmänheten) att de instämmer i påståendet att kollektivtrafiken är användbar för de resbehov som finns.

2023 svarade 55 procent (53 procent 2022) av Dalatrafiks kunder att de instämmer i påståendet.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Anpassningar till resbehovet har inneburit att under 2023 har vissa reduceringar gjorts av trafik med få resenärer. De starka resrelationerna behöver bli attraktivare och anropsstyrda kan vara ett sätt att kunna erbjuda resor trots ett mindre underlag.

5.9 Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Tillgänglighet för funktionshindrade består av en fysisk del, både i rörliga och fasta miljöer och en digital del.

Mål

- Alla resecentrum ska vara tillgänglighetsanpassade 2026.
- Alla knutpunkter ska vara tillgänglighetsanpassade 2026.
- Alla bytespunkter med mer än 30 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade 2026, med mer än tio påstigande 2030.
- Alla stråk med mer än 30 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade 2026, med mer än tio påstigande 2030.
- All övrig trafik med mer än tio påstigande ska vara tillgänglighetsanpassad till 2030. Hållplatser som används av skolbarn ska prioriteras i arbetet.
- Alla nybyggda hållplatser ska uppfylla tillgänglighetskraven.

Utfall/resultat

- 2023 var andelen fullt tillgängliga fordon i allmän kollektivtrafik 86 procent.
- 2023 var andelen fullt tillgängliga resecentrum 70 procent.
- 2023 var andelen fullt tillgängliga knutpunkter 36 procent.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Under 2023 har det genomförts inventeringar av hållplatsernas standard vilket utgör grund för en handlingsplan för utveckling av den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet som tas fram under 2024.

5.10 Geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten beskriver möjligheten som länets invånare har att inom rimligt avstånd nå en hållplats som trafikeras med kollektivtrafik. Utgångspunkten är befolkning och bostad, och hållplatsläge.

Mål

Målet är att öka den totala andelen invånare som bor inom 400 meter från en hållplats med utbud av allmän kollektivtrafik samt att inte försämra andelen för någon av länets kommuner.

Utfall/resultat

I Dalarna som helhet är det drygt 72 procent av befolkningen som bor inom det avståndet. Under 2023 har den geografiska tillgängligheten inte förändrats.

Åtgärder/insatser som utförts under 2023

Under 2023 genomfördes en utredning med förslag på utveckling av stadstrafiken och de starka resrelationerna för att skapa en attraktivare kollektivtrafik, bland annat genom anpassning av utbudet och minskning av restider. Minskade restider kommer att öka den geografiska tillgängligheten baserat på avstånd mellan orter mätt i restid.

6 Ekonomi

6.1 Kollektivtrafikens finansiering (buss, servicetrafik och tåg)

Trafikintäkter och kostnader egen finansiering			
Mnkr	UTFALL 2021	UTFALL 2022	UTFALL 2023
Biljettintäkter	62,6	115,1	121,6
Regionsbidrag	613,3	633,4	650,6
Skolkort	40,8	42,7	43,2
Viten	3,9	11,6	15,0
Övrigt	44,0	69,3	146,0
S:a Intäkter	812,2	876,3	976,5
Lönekostnader	-46,5	-51,9	-59,9
Övriga lönekostnader	-0,8	-0,7	-0,8
Linjetrafik	-563,5	-669,2	-756,9
Allmän trafik	-33,3	-33,8	-36,0
Färdtjänst	-36,5	-41,0	-47,2
<i>Varav s:a trafikindex (linje, allmän, färdtjänst)</i>	<i>-91,3</i>	<i>-180,5</i>	<i>-276,6</i>
Tåg	-63,9	-67,3	-102,4
Övriga kostnader	-100,3	-114,5	-111,4
S:a Kostnader	-844,7	-978,5	-1 114,7
S:a Intäkter/Kostnader egen finansiering	-32,5	-102,2	-138,2

Trafikintäkter och kostnader sålda tjänster			
Mnkr	UTFALL 2021	UTFALL 2022	UTFALL 2023
Sjukresor	88,5	112,2	126,0
Skoltidsresor	8,9	9,6	11,1
Serviceresor kommun	59,4	67,3	76,2
S:A INTÄKTER	156,7	189,1	213,2
Sjukresor	-88,5	-112,1	-126,0
Skoltidsresor	-9,3	-10,4	-10,7
Serviceresor kommun	-59,4	-67,3	-76,2
<i>-varav korttidsresor</i>	<i>-19,0</i>	<i>-28,0</i>	<i>-31,2</i>
<i>-varav omsorgsresor</i>	<i>-27,9</i>	<i>-34,5</i>	<i>-39,6</i>
<i>-varav resor anpassad skola</i>	<i>-0,5</i>	<i>-0,5</i>	<i>-0,3</i>
<i>-varav resor VBU</i>	<i>-1,6</i>	<i>-2,1</i>	<i>-2,1</i>
<i>-varav övriga kommunresor</i>	<i>-1,1</i>	<i>-2,2</i>	<i>-2,9</i>
S:A KOSTNADER	-157,1	-189,7	-212,9
RESULTAT	-0,4	-0,6	0,3

Tabell 5: Kollektivtrafikens kostnader och finansiering

Ovanstående två tabeller innehåller intäkter och kostnader för Region Dalarna. Den översta tabellen beskriver intäkter och kostnader för den egna skattefinansierade trafiken. Den andra tabellen beskriver intäkter och kostnader för trafiken som finansieras via intäkter från kommunkollektivet och hälso- och sjukvården.

Intäkter

Biljettintäkterna har börjat återhämta sig sedan pandemiåren och utfallet är faktiskt 1 mnkr högre än 2019 innan pandemin. Dock behöver jämförelsen justeras med ca 3 mnkr lägre intäkter som går att hänföra till intäkter för inomlännsresor med tåg som i slutet av året har börjat komma in. Vilket är en förändring mot tidigare år. Utfallet på skolkorten ligger på liknande nivå som tidigare år, viten har ökat markant de senaste åren.

Kostnader

Ökningen av kostnader för linjetrafik från 2022-2023 består förutom 2 mnkr, enbart på ökning av avtalsindexkostnader som har ökat med 85 mnkr mellan åren. Kostnader för avtalsindex slår igenom på alla trafikslag. Kostnaderna för färdtjänstresor ligger på liknande nivå som 2021-2022, även här består den ökade kostnaden av avtalsindex.

När det gäller kostnader för tågtrafik har det ökat kraftigt sedan 2021, exempelvis har kostnaderna för fordonshyror ökat med 15 mnkr sedan 2021, beroende på ökande marknadsräntor.

När det gäller servicetrafiken så slår även här avtalsindex igenom. I resestatistiken så är antalet sjukresor det högsta sedan 2019, vilket också avspeglar sig i kostnadsökningen. Totalt antal serviceresor har ökat med 7,5 procent mellan 2022 och 2023 och är nästan i samma nivå som 2019, året innan pandemin.

6.2 Ersättningar för gällande avtal och trafikområde

Trafikföretag som har beviljats ersättningar som kompensation för utförd trafik. Ersättningarna redovisas som helhet per trafikslag och uppdelat per trafikföretag och trafikområde (TO).

Trafikföretag	Ersättning 2023	Anmärkning
Keolis Sverige AB, allmän kollektivtrafik	370 Mkr	TO 3
Keolis Sverige AB, särskild kollektivtrafik	113 Mkr	TO 3
Sambus AB, allmän kollektivtrafik	388 Mkr	TO 1,2,4,5 & 6
Sambus AB, särskild kollektivtrafik	203 Mkr	TO 1,2,4,5 & 6
VR Sverige AB /Tåg i Bergslagen	102 Mkr	

Tabell 6: Ersättningar för trafikavtalen

Bilaga Allmän trafikplikt

Stadstrafik	
Linje	Sträcka
1	Dala Airport - Borlänge centrum - Bullermyren/Övre Tjärna
2	Borlänge sjukhus - Borlänge centrum - Studieplan/Skräddarbacken
3	Övre Tjärna/Jakobsgårdarna - Borlänge centrum – Kvarnsveden
4	Borlänge centrum – Färjegårdarna
5	Borlänge centrum - Medvåga – Bomsarvet
11	Slätta/Herrhagen - Knutpunkten Falun – Korsnäs
12	Lugnet - Knutpunkten Falun - Östra Främby
13	Källviken/Galgberget - Knutpunkten Falun – Stennäset
14	Tallen/Lilla Källviken - Knutpunkten Falun – Korsgården
15	Falun resecentrum - Ingarvet - Falun resecentrum
31	Krylbo västra - Avesta busstation – Skogsbo
32	Avesta busstation - Krylbo - Karlbo - Avesta busstation
41	Östansbo - Resecentrum – Lasarettet
42	Resecentrum - Högberget - Knutsbo – Resecentrum
43	Resecentrum - Knutsbo - Högberget – Resecentrum
44	Resecentrum - Jägarnäs - Ludvika gård - Resecentrum
51	Hånåkni - Mora resecentrum - Lasarettet – Hindriksheden
52	Mora resecentrum - Långlet - Kråkberg - Mora resecentrum
53	Mora resecentrum - Kråkberg - Långlet - Mora resecentrum
54	Rödmyren - Färnäs - Mora resecentrum
55	Mora resecentrum - Öna - Mora resecentrum
60	Säter torget-Åsen-Skönvik-Säter torget-Åsen-Säter torget
71	Nattrafik: Centrum - Färjegårdarna - Romme – Centrum
72	Nattrafik: Centrum - Skräddarbacken – Centrum
73	Nattrafik: Centrum - Kvarnsveden – Centrum
74	Nattrafik: Centrum - Ornäs - Torsång – Centrum
151	Bojsenburg - Knutpunkten Falun - Borlänge centrum – Kvarnsveden
152	Hosjö - Knutpunkten Falun - Borlänge centrum – Skräddarbacken
153	Lugnet - Falu lasarett - Knutpunkten Falun - Borlänge centrum – Studieplan
154	Dalregementet - Knutpunkten Falun - Ornäs - Borlänge resecentrum

Stråktrafik	
Linje	Sträcka
	<i>Stråk Tåg</i>
50	Mora/Falun-Borlänge-Stockholm
53	Mjölby-Örebro-Borlänge-Gävle
54	Hallsberg-Avesta Krylbo-Gävle
55	Ludvika- Västerås
	<i>Stråk Buss</i>
101	Avesta – Borlänge
102	Rättvik - Leksand - Borlänge
121	Malung – Vansbro – Borlänge
131	Hedemora – Falun
133	Sälenfjällen - Älvdalen - Mora
141	Orsa - Mora resecentrum - Klockarhagen

Landsbygdstrafik	
Linje	Sträcka
39	Edsbyn – Svabensverk – Enviken – Falun
200	Horndal - Fors - Avesta
201	Åsgarn - Fors - Folkärna - Krylbo
202	By - Folkärna - Avesta
203	By - Bergshyttan - Avesta
204	Hovnäs - By - Horndal
205	Bodarne - Fornby - Horndal
206	Avesta - Knutsbo - Rembo - Avesta
207	Snickarbo - Avesta
209	Malung - Värnäs - Torsby
210	Vika - Torsång - Borlänge
211	Ornäs - Tylla - Kyrkskolan - Borlänge
212	Borlänge - Tunet - Sörbo
213	Borlänge - Idkerberget - Ludvika
214	Borlänge - Spraxkya - Koppslahyttan - Borlänge
215	Mockfjärd/Djurås - Bäsna - Borlänge
216	Borlänge - Lennheden - Amsberg - Borlänge
217	Borlänge - Gimsbärke - Ängesgårdarna - Borlänge
218	Bullermyren - Lindan - Kyrkskolan - Halvars skola
219	Borlänge - Ornäs - Storsund
220	Tjärna Ängar - Borlänge centrum - Ornäs skola
221	Alsbäck - Domnarvet - Borlänge
223	Rämshyttan - Idkerberget - Borlänge
231	Lumsheden - Svärdsjö
232	Svartnäs - Vintjärn - Österbyn - Svärdsjö
233	Kårtäkt - Hillersboda - Svärdsjö
234	Falun - Sundborn - Svärdsjö
235	Enviken - Svärdsjö - Falun
236	Falun - Toftbyn - Enviken
237	Skuggarvet - Sundborn - Kårtäkt - Risänget
238	Hosjöskolan - Kniva - Vika - Nyhyttan - Granbo
239	Svabensverk - Marnäs - Enviken - Svärdsjö (- Falun)
240	Bjursås - Sörskog
242	Sågmyra - Bjursås - Sågmyra
243	Falun - Vika
244	Falun - Hinsnoret - Ornäs - Aspeboda - Falun
245	Kvarntäkt - Bjursås - Falun
246	Sågmyra - Bjursås - Falun
247	Hemmingsbo - Slättaskolan
248	Falun - Bergsgården - Grycksbo
249	Bjursås - Rog - Fjällgrycksbo
250	Djurås - Amsberg - Falun
251	Djurås - Gagnef - Österfors - Hampgårdarna - Djurås
252	Mockfjärd - Bröttjärna - Djurås

253	Nås - Björbo - Djurås - Borlänge
254	Gagnef - Västerfors - Djurås
255	Djurås - Gagnef - Insjön - Leksand
260	Avesta - Grådö - Hedemora
261	Backa - Hedemora - Säter
262	Vikmanshyttan - Hedemora
263	Garpenberg - Hedemora
264	Hedemora - Turbo - Davidshyttan - Hedemora
265	Hedemora - Långshyttan
266	Stjärnsund - Husby - Hedemora
267	Långshyttan - Myckelby - Husby (- Hedemora)
268	Hedemora - Tjärnan - Västerby - Hedemora
269	Snickarbo - Nås - Hedemora
270	Långshyttan - Stora Skedvi - Gustafs - Borlänge
271	Leksand - Norr Lindberg - Leksand
273	Leksand - Rönnäs - Sågmyra
274	Tällberg - Hjortnäs - Leksand
275	Leksand - Rälta - Djura - Gagnef
276	Tällberg - Leksboda - Norr Lindberg - Leksand
277	Leksand - Insjön - Helgbo
281	Leksand - Alvik - Siljansnäs - Leksand
282	Leksand - Siljansnäs - Alvik - Leksand
291	Smedjebacken - Gubbo - Ludvika
292	Malingsbo - Björsjö - Ludvika
293	Smedjebacken - Hagge - Ludvika
294	Ludvika - Blötberget - Sunnansjö - Nyhammar - Ludvika
295	Ludvika - Nyhammar - Sunnansjö - Blötberget - Ludvika
296	Borlänge - Ludvika
297	Fredriksberg - Sunnansjö - Ludvika
298	Söderbärke - Smedjebacken - Ludvika - Grängesberg
299	Saxdalen - Grängesberg
300	Hörks hage - Grängesberg
301	Grängesberg - Stallbacken - Björkås - Grängesberg
302	Laxsjön - Nyhammar
311	Mora - Kättbo - Malung/Vansbro
313	Malung - Västra Utsjö - Malung
314	Malung - Västra Fors - Malung
315	Rörbäcksnäs - Lima
316	Lima - Limedsforsen - Västra Tandö - Lima
317	Sälenfjällen - Malung
318	Sörsjön - Sälen - Lima
319	Storbricksnäs - Jossätra - Sälen
321	Mora - Bergkarlås - Orsa
322	Mora - Våmhus
323	Mora - Sollerön - Mora
324	Mora - Nusnäs - Vikarbyn

325	(Mora -) Kättbo - Venjan
326	Mora - Vattnäs - Mora
341	Orsa - Skattungbyn - Orsa
342	Grönklitt - Orsa
343	Orsa - Lisselhed - Vattnäs - Orsa
344	Orsa - Hansjö - Sandhed - Orsa
345	Orsa - Furudal - Edsbyn
346	Orsa - Hornberga - Orsa
350	Mora - Rättvik - Falun
351	Sörboda/Dalfors - Furudal - Rättvik
352	Tammeråsen - Röjeråsen - Vikarbyn - Rättvik
353	Rättvik - Stumsnäs - Rättvik
354	Dalstuga - Bingsjö - Ingels - Rättvik
355	Rättvik - Utby - Söderås - Utby - Rättvik
356	Östbjörka - Sätra - Rättvik
357	Rättvik - Hedslund - Enådal - Rättvik
360	Malingsbo - Björsjö - Hagge - Smedjebacken
361	Fagersta - Söderbärke - Smedjebacken
362	Björsbo - Tolvsbo - Söderbärke - Vad
363	Snöån - Pjantbo - Hagge - Smedjebacken
364	Smedjebacken - Silfhyttan - Gubbo - Hagge
365	Ingevallsbo - Åsmansbo - Finnbo - Smedjebacken
366	Lernbo - Kärrgruvan - Smedjebacken
367	Larsbo - Söderbärke - Vad
370	Säter - Gustafs - Borlänge
371	Nyberget - Stora Skedvi - Bispberg - Säter
372	Krukbo - Ingarvshyttan - Stora Skedvi (- Säter)
373	Stora Skedvi - Mårtensgård - Säter
374	Vika - Stora Skedvi - Hedemora
375	Stora Skedvi - Gustafs - Säter
376	Nisshyttan - Säter
377	Koppslahyttan - Ulfshyttan - Säter
380	Nås - Dala-Järna - Vansbro
381	Västerfallet - Nås - Högosta - Uppsälje - Vansbro
382	Kroktorp - Eldforsen - Vansbro
383	Vansbro - Dalasågen - Vansbro
384	Vansbro - Rågsveden - Äppelbo - Vansbro
392	Nornäs - Älvdalen
393	Älvdalen - Dysberg - Evertsberg - Älvdalen
394	Klitten - Älvdalen
395	Flötningen - Drevdagen - Idre
396	Mora - Älvdalen - Idre - Grövelsjön
397	Älvdalen - Oxberg - Mora

Flextrafik	
Linje	Sträcka
430	Flextrafik Knutsbo - Avesta - Knutsbo
431	Flexområde Klintbo - Avesta - Klintbo
432	Flextrafik Näckenbäck - Krylbo - Näckenbäck
433	Flextrafik Vansjö - Krylbo - Vansjö
434	Flextrafik Kors Krogen - Krylbo - Kors Krogen
435	Flextrafik Morshyttan - Fors - Morshyttan
436	Flextrafik Norra Strandmora - Fors - Norra Strandmora
437	Flextrafik Rossen - Horndal - Rossen
438	Flextrafik Tyttbo - Horndal - Tyttbo
515	Flexområde Östra Grängesberg
516	Flexområde Västra Grängesberg
520	Flexområde Norra Ludvika
521	Flexområde Södra Ludvika
525	Flexområde Östra Sunnansjö
526	Flexområde Västra Sunnansjö
530	Flexområde Fredriksberg
600	Flexområde Borlänge tätort
601	Flexområde Borlänge tätort ("Rosetten")
620	Flextrafik Lustebo - Studsarvet - Grycksbo
621	Flextrafik Haged - Uvnäs - Britsarvet
622	Flextrafik Ryggen - Lönnemossa - Hosjö
623	Flextrafik Korså bruk - Sundborn
624	Flextrafik Ågs bruk - Näsänget - Svärdsjö
627	Flexområde Borlänge - Gimsbärke
628	Flexområde Borlänge - Pusselbo
630	Flexområde Borlänge - Dalsjö - Kyna - Ornäs
700	Flexområde Ludvika tätort
717	Flexområde Sågen-Vansbro
718	Flexområde Lindesnäs-Nås
721	Flexområde Tyngsjö - Malung
722	Flexområde Lisskogsåsen - Malung
731	Flexområde Sälenfjällen - Sälen
741	Flextrafik Torsmo - Skattungbyn
742	Flexområde Näckådal - Orsa
743	Flexområde Tallhed - Orsa
752	Flexområde Tammeråsen-Stumsnäs-Nittsjö
753	Flexområde Östbjörka
754	Flextrafik Dådran - Finnbacka (- Rättvik)
757	Flexområde Håven
774	Flextrafik Kullsbjörken - Tällberg
775	Flextrafik Skeberg - Leksand
776	Flextrafik Lundbjörken - Olsnäs - Siljansnäs
781	Flexområde Drevdagen/Flötningen - Idre

782	Flexområde Foskros - Idre
783	Flexområde Storfjäten - Idre
784	Flexområde Grövelsjön - Idre
785	Flexotrafik Gördalen - Fulufjället - Särna
786	Flexområde Öjvallberget - Särna
787	Flexområde Öjvasseln - Särna
791	Flexområde Blyberg - Älvdalen
792	Flexområde Nornäs/Lövnäs - Älvdalen
793	Flexområde Evertsberg - Älvdalen
794	Flexområde Karlsarvet - Älvdalen
795	Flexområde Väsa - Älvdalen
795	Flexområde Väsa - Älvdalen
796	Flexområde Åsen/Brunnsberg - Älvdalen
796	Flexområde Åsen/Brunnsberg - Älvdalen
800	Flexområde Hedemora tätort
