

Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna

2023-2032





INNEHÅLL

1. Inledning	4
1.1 Trafikförsörjningsprogrammet - ett strategiskt dokument.....	5
1.2 Programmets utformning och förhållande till andra strategier	6
2. Erfarenheter från tidigare programperiod	10
3. Dalarnas förutsättningar.....	11
3.1 Demografi, orsstruktur och arbetsmarknad	11
3.2 Samhällsplanering och infrastruktur	14
3.3 Ekonomi och finansiering	14
3.4 Drivmedel.....	15
3.5 Kris- och samhällsberedskap	15
4. Kollektivtrafiken i Dalarna.....	17
4.1 Allmän kollektivtrafik i Dalarna.....	17
4.2 Särskild kollektivtrafik i Dalarna	24
4.3 Kommersiell kollektivtrafiki Dalarna.....	25
4.4 Kundundersökningar	26
4.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar	29
4.6 Geografisk tillgänglighet.....	32
5. Behovsanalys	35
5.1 Demografi	35
5.2 Samhällsplanering	35
5.3 Arbetsmarknad	35
5.4 Ekonomi och finansiering	36
5.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.....	36
5.6 Kris- och samhällsberedskap.....	37
5.7 Framtida drivmedel och utsläppsfria fordon	37
5.8 Ett attraktivt och sammanhållet kollektivtrafiksystem	37
6. Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna	39
6.1 Indikatorer.....	40
6.2 Åtgärder för att skydda miljön.....	43
7. Uppföljning och utvärdering.....	45
8. Strategiska initiativ under programperioden.....	47
8.1 Inför beslut om nya trafikavtal och upphandling	47
8. 2 Inför nästa aktualiseringstillfälle	48
9. Bilaga – Reglemente och egenavgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst ..	50

1. INLEDNING

Som regional kollektivtrafikmyndighet är Region Dalarna ansvarig att, enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik, upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över kollektivtrafiklagen och i uppdraget ingår även tillsyn över trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet är en del i genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin Dalastrategin 2030 - Tillsammans för ett hållbart Dalarna.

I ett hållbart Dalarna är kollektivtrafik inte enbart en buss eller tåg som kör från punkt A till punkt B, utan en del av lösningen. Kollektivtrafiken driver på en hållbar regional utveckling. Framförallt när det gäller länets kompetensförsörjning, från förskoleklass till de unga vuxna och vuxna som studerar vid högskola eller universitet. Kollektivtrafik bidrar även till förstörade arbetsmarknadsregioner, då möjligheten att arbeta ombord och distansarbete medför att fler kan tänka sig att resa lite längre till arbetet, vilket bidrar till kompetensförsörjningen både i och utanför länet. Det ger möjlighet till ett hållbart resande som minskar negativ miljöpåverkan och bidrar till en ökad tillgänglighet, det som ger livet mening och som skapar värden för både individer och samhälle så som service, fritid, vård, kultur, natur och gemenskap för den som oavsett anledning inte kan eller vill köra bil.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är framtaget i dialog med länets kommuner, civilsamhälle och näringsliv. Den gemensamma målsättningen för Dalarnas trafikförsörjningsprogram 2023-2032 är:



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



1.1 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET - ETT STRATEGISKT DOKUMENT

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som ska peka ut den politiska viljeinriktningen och utgöra den långsiktiga planen för hur kollektivtrafiken i Dalarna ska bedrivas och utvecklas över en längre tidsperiod för att bidra till ett hållbart Dalarna. Det ska tillsammans med regionplan och budget vara underlag för strategiska och avgörande beslut, så som beslut om allmän trafikplikt, beslut om upphandling av trafik och trafikutbud.

Programmet ska beskriva kopplingen till regional utveckling såväl inom Dalarna som i ett större mellan-regionalt och nationellt perspektiv och vara styrande för prioriteringar av infrastrukturåtgärder på både väg och järnväg.

Samverkan

En enskild organisation kan ansvara för att ta fram ett trafikförsörjningsprogram utifrån rådande lagstiftningar, behovsanalyser och ekonomiska förutsättningar, men för att få en bättre bild av det verkliga behovet behövs dialog och samverkan med Dalarnas kommuner, myndigheter och andra offentliga aktörer samt civilsamhället.

Samverkan inte är detsamma som att få igenom det viktigaste för den egna organisationen, utan en bättre lösning för hela Dalarna. Genom att samverka ökar kunskap och förståelse för andras perspektiv. Samverkan ska leda till en gemensam bild av målet för att utveckla kollektivtrafiken i Dalarna.

För att kollektivtrafiken i Dalarna ska fungera och utvecklas, behöver samverkan ske på många nivåer och inom många områden och på olika sätt.



Figur 1: Tillväxtverkets beskrivning av stegen i samverkanstrappan. Källa Tillväxtverket

Samverkansprocessen mellan Dalarnas kommuner och Region Dalarna beskrivs i [Samverkansformer inom kollektivtrafikområdet mellan Region Dalarna och Dalarnas kommuner](#) som är ett tilläggsavtal (RS2022/258) till huvudavtal *Avtal mellan Landstinget Dalarna och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken* (LD17/00211). Alla kommuner har ännu inte undertecknat tilläggsavtalet, men förhoppningen är att alla parter kommer överens och fattar likalydande beslut om godkännande.

Samverkan mellan Trafikverket och Region Dalarna sker genom en särskild överenskommelse (RUN 2022/297).

Exempel på andra viktiga samverkansytor är:

- Sammanhållen samhällsplanering och infrastruktur. Samverkansparter är: kommuner, myndigheter, stat, övriga aktörer och civilsamhälle.
- Säkerhet och trygghetsskapande åtgärder i fasta och rörliga resenärsmiljöer. Samverkansparter är: kommuner, myndigheter och offentliga aktörer.
- Resurseffektiva och omsorgsfulla skol- och serviceresor. Samverkansparter är: Kommunerna.

1.2 PROGRAMMETS UTFORMNING OCH FÖRHÅLLANDE TILL ANDRA STRATEGIER

Dalarnas regionala trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt program som beskriver den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar samt hur det förhåller sig andra styrdokument och program på olika nivåer.

Agenda 2030

Alla medlemsstater inom FN har förbundit sig att arbeta för att uppnå Agenda 2030. Målen syftar till att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar värld till år 2030. De ska leda till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikhet och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa, samt skydda planetens naturresurser och lösa klimatkrisen. De 17 målen i Agenda 2030 är integrerade och odelbara, de hänger samman och påverkar varandra, vilket också speglar komplexiteten i samhällets utmaningar. För att nå målen krävs därför både välfungerande samverkan och förståelse för helheten hos alla delar av samhället och på alla nivåer. Kollektivtrafiken i Dalarna kan bidra till flera av målen framförallt 3, 4, 5, 12, 13, 16 och 17, även om odelbarheten av alla mål behöver framhållas (se figur 2).

Transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt funktionsmål och hänsynsmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Miljömålen

Det svenska miljömålssystemet omfattar ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och 24 etappmål. Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att nå miljökvalitetsmålen. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Etappmålen anger steg på vägen till generationsmålet och miljökvalitetsmålen (Miljömål 2015). Det finns många miljö- och klimatmål av betydelse för transportsektorn.

Dalastrategin

Dalarnas trafikförsörjningsprogram är en regional delstrategi som ska bidra till att uppnå målen i Dalastrategin 2030 - Tillsammans för ett hållbart Dalarna. Med den som gemensam bas samhandlar vi mot 2030 och ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet.

För att nå målen i Dalastrategin finns tre målområden som kopplar an till de olika dimensionerna av hållbarhet – miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Målområdena formuleras som:

- Ett klimatsmart Dalarna
- Ett konkurrenskraftigt Dalarna
- Ett sammanhållet Dalarna

Dessa målområden är nära sammanlänkande med varandra och insatser inom ett område kan ofta bidra till måluppfyllelse även inom andra områden.



Figur 2: Visar hur trafikförsörjningsprogrammet som delstrategi förhåller sig i ett sammanhang Källa: Dalastrategin 2030 - Tillsammans för ett hållbart Dalarna.

Andra delstrategier som trafikförsörjningsprogrammet behöver förhålla sig till

Dalarnas Energi- och klimatstrategi 2045

Klimatsmarta transporter är både fossilfria och resurseffektiva. Flera nationella utredningar påvisar att för att uppnå det nationella målet om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till år 2030 måste samhället både minska behovet av transporter och få till stånd mer resurssnåla och klimatneutrala transporter av personer och gods.

Dalarna - Sveriges bästa ungdomsregion 2021-2024

Att säkerställa och möjliggöra ungas rätt att komma till tals är något som slås fast i Dalarnas länsövergripande ungdomspolitiska strategi.

Där lyfts också särskilt det rättighetsbaserade ungdomsperspektivet, som är en modell för att säkerställa efterlevnaden av de mänskliga rättigheterna med särskilt fokus på målgruppen unga. Att på regional nivå ha ett ungdomsperspektiv och inhämta ungas eget perspektiv inför beslut i frågor som rör unga i hög grad.



Ett rättighetsbaserat ungdomsarbete kan genomföras på olika sätt för att beaktas ungas perspektiv dels genom att analysera befintliga data från exempelvis LUPP-enkäten (lokal uppföljning av ungdomspolitiken), forskningsrapporter eller genom dialog med unga.

Figur 3: Visar hur prioritering av trafikslag vid planering i, investeringar i resepolicy och vid val av resesätt bör utgå från trafikpyramiden.
Källa: Dalarna 2045 Regional energi- och klimatstrategi.



2. ERFARENHETER FRÅN TIDIGARE PROGRAMPERIOD

Den första delen av den innevarande programperioden präglades av regionbildning, vilket inneburit en helt ny styrning/styrmodell för verksamheten och som har tagit tid att få på plats. Att utvecklas i den nya rollen och har inneburit nya arbetssätt, förhållningssätt och mycket lärande.

Den senare delen av innevarande programperiod har varit en utmanande tid för kollektivtrafiken i Dalarna, precis som i övriga Sverige. Covid-19-pandemin har stängt ner stora delar av samhället, men kollektivtrafiken har upprätthållits i stor utsträckning, trots kraftigt minskad arbets- och studiependling i syfte att skapa ett säkert resande för de som inte haft möjlighet att arbeta hemifrån. För att inte riskera chaufförernas arbetsmiljö har framdörren på bussar hållits stängd, vilket försvårat kontrollen av färdbevis. Det minskade resandet tillsammans med en reducerad färdbeviskontroll har inneburit minskade intäkter inom den allmänna kollektivtrafiken. Mellan 2019 och 2020 var intäktsminskningen över 35 procent. Antalet påstigande minskade med 25 procent, men kostnaderna minskade bara med en procent.

Under pandemin har resandet inom servicetrafiken medfört en större andel ensamåkning, vilket har varit kostnadsdrivande och inneburit en utmaning att få fram tillräckligt antal resurser (kan vara både fordon och förare). Tillgängliga resurser har ibland åkt långa sträckor för att utföra vissa uppdrag. Mellan 2019 och 2020 minskade antalet resor med cirka 30 procent, men kostnaderna minskade bara med fem procent.

Efter pandemin har en successiv återgång till situationen 2019 skett, men förändringar i arbetslivet har medfört att fler kan arbeta på distans och det påverkar resandevolymer. Därutöver observeras även stigande drivmedelspriser, vilket är kostnadsdrivande för både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Som helhet kan den senaste programperioden beskrivas som mycket utmanande för kollektivtrafiken i länet.



3. DALARNAS FÖRUTSÄTTNINGAR

Hela Dalarna påverkas av det som sker i vår omvärld och behöver möta nuvarande och kommande utmaningar och hantera de målkonflikter som uppstår för att säkerställa kollektivtrafiken i länet.

3.1 DEMOGRAFI, ORTSSTRUKTUR OCH ARBETSMARKNAD

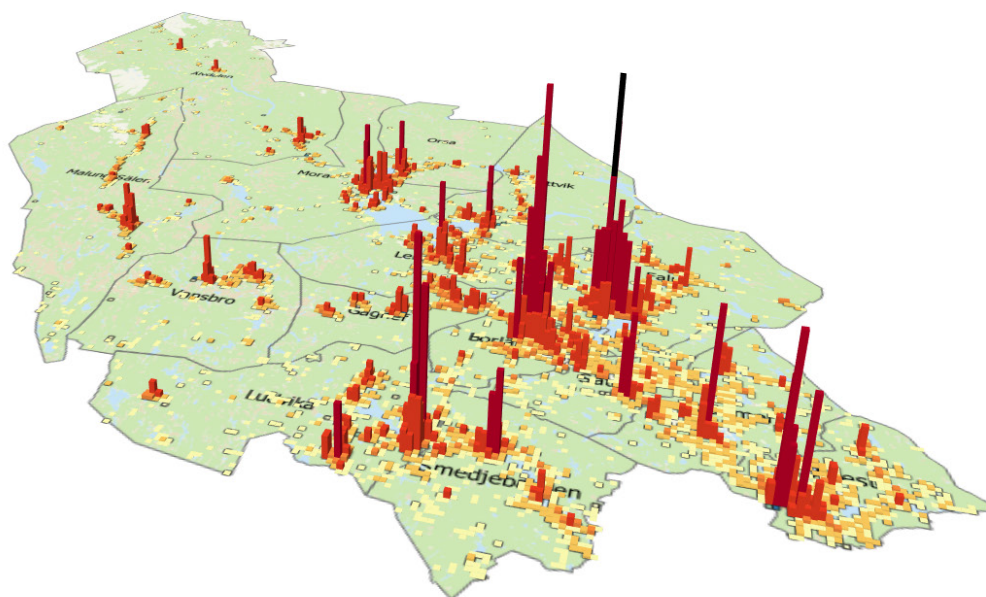
I Dalarna ligger tätorterna i ett pärlband längs tydliga stråk och det geografiska läget relativt mitt i landet är en fördel för människor som vill ta sig till och från länet. I alla tider har det rört sig människor till och från Dalarna, något som har satt sin prägel på länet och bidragit till dess utveckling.

Dalarna består av 15 kommuner och har cirka 290 000 invånare. Till ytan är det Sveriges fjärde största län med stor variation i natur- och kulturlandskap. Allt från fjällvärlden i väster, till jordbrukslandskap längs älvens många dalgångar, skog och sjöar som tillsammans ger länets dess karaktär. Dalarna präglas av en flerkärnighet med många kommuner. Här ryms landsbygder, samhällen, städer och mellan dem stora ytor som är glest befolkade. Antal invånare per kvadratkilometer är drygt

10 stycken, vilket innebär att endast tre län i landet är mer glest befolkade.

Den demografiska trenden i västvärlden är att låga födelsetal och ökad livslängd genererar en äldre befolkning. Dalarna är det län i Sverige som har högst försörjningskvot, det vill säga förhållandet mellan arbetsför befolkning och barn, unga och äldre. Försörjningskvoten ökar över tid, vilket innebär att en mindre andel av befolkningen behöver finansiera mer av samhällets kostnader.

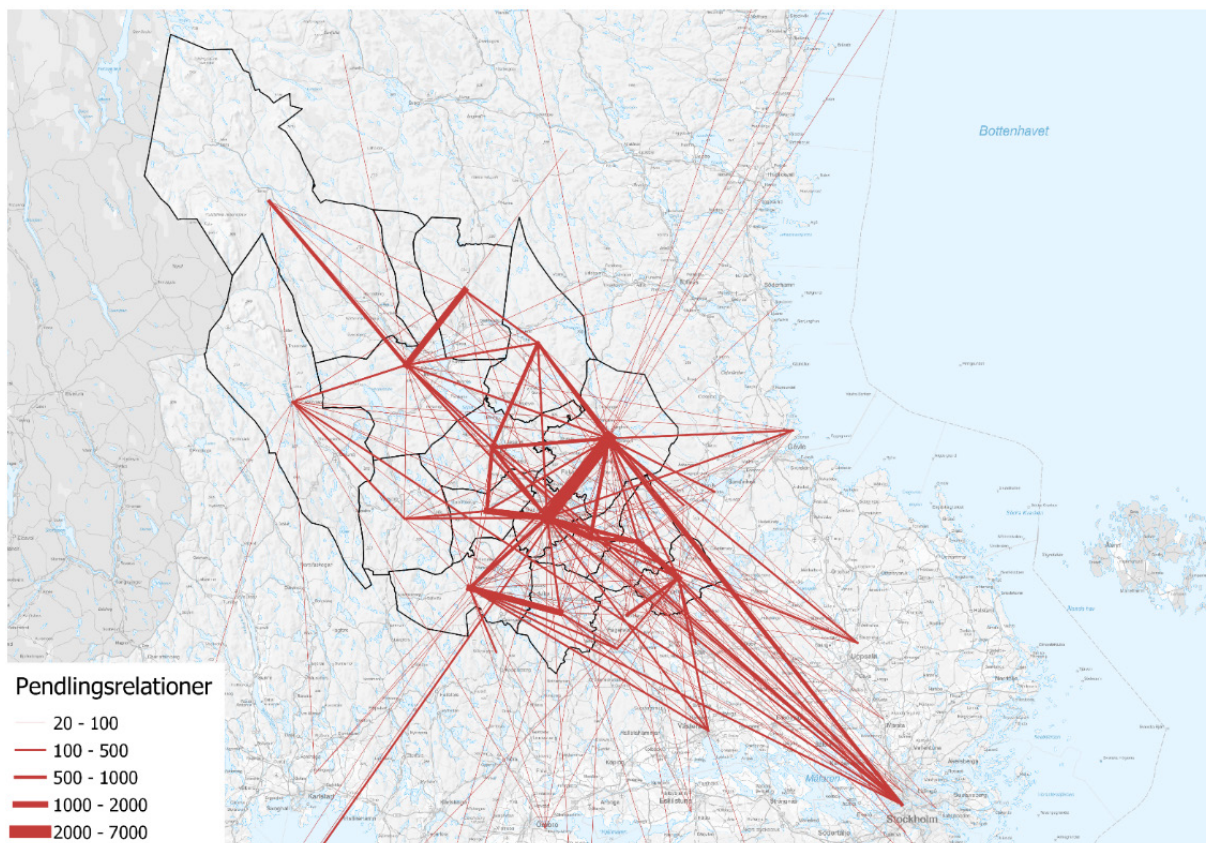
Att befolkningen i Dalarna inte minskat mer är en följd av ökad invandring. Invandringen är därmed en del i lösningen att hantera den demografiska utmaningen, under förutsättning att de som invandrar integreras på arbetsmarknaden och inkluderas i samhället. I de områden där det råder brist på samhällskontrakt finns utmaningar och tryggheten hotas.



Figur 4. Visar befolkningsmängd i Dalarna per kilometeruta. Källa Samhällsanalys Region Dalarna

Dalarnas största regionala kärna är Falun och Borlänge, med nästan 40 procent av länets invånare. Falun och Borlänge utgör också den största arbetsmarknadsregionen med drygt 46 procent av invånarna när även Säter och Gagnef inkluderas. I den regionala kärnan finns flera länsgemensamma funktioner lokaliserade,

såsom Högskolan Dalarna, Länsstyrelsen Dalarna, länskulturerna och länssjukhuset. Borlänge utgör länets logistiknav med järnvägsförbindelser i fyra olika riktningar och här korsas även de prioriterade vägarna Europaväg 16, Riksväg 50 och Riksväg 70.

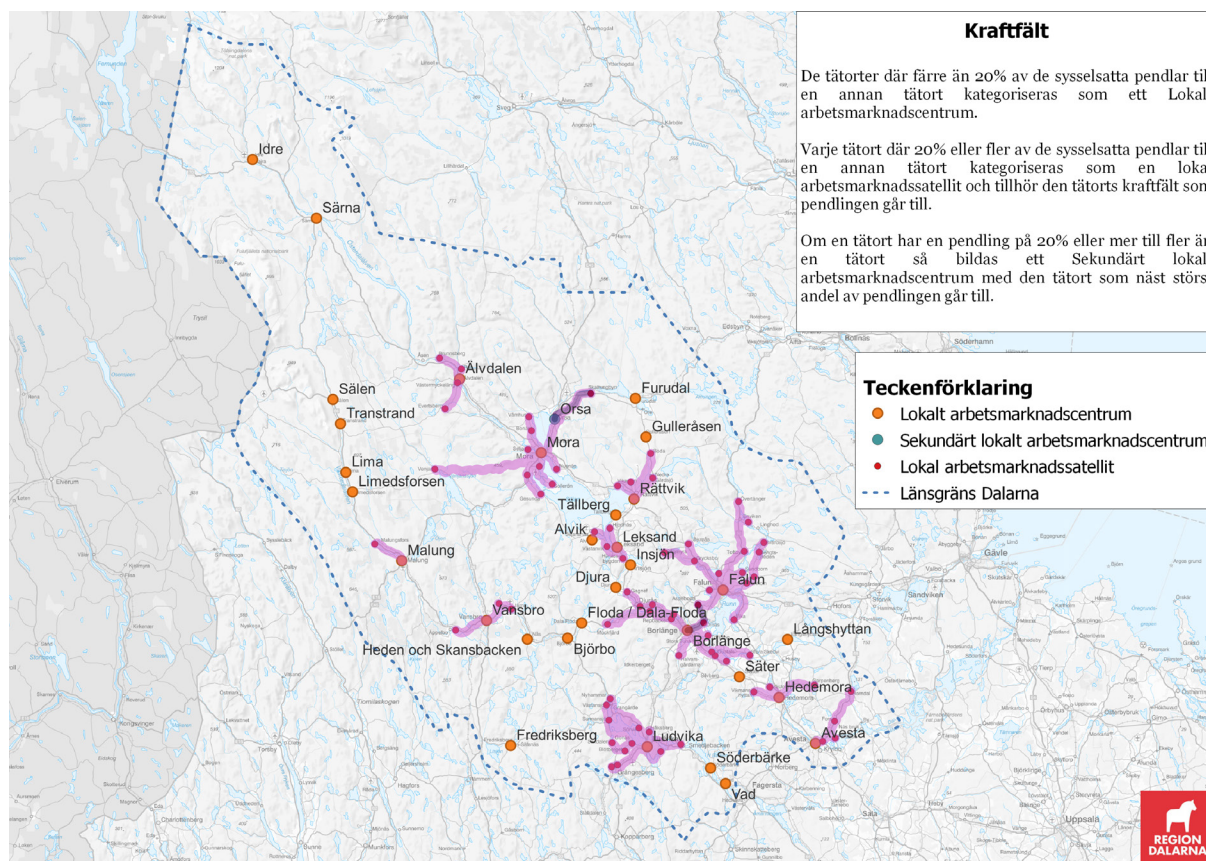


Figur 5: En pendlingsrelation innebär att en individ bor i en kommun och arbetar i en annan. I denna karta illustreras pendlingen åt båda håll, så kallad bruttopendling (ex. både de som pendlar från Älvdalen till Mora och de som pendlar från Mora till Älvdalen). Pendlingen illustreras på kommunnivå där linjerna startar och slutar i kommunernas centroid, dvs. i mitten av varje kommun. Pendling till och från andra länder är inte med i denna karta. Källa: Samhällsanalys Region Dalarna

Mora, Avesta och Ludvika är delregionala noder. Runt länets noder finns goda möjligheter att utveckla mer sammanhållna marknader för arbete, studier, boende och service. En god tillgång till stråktrafik är viktig för att möjliggöra tillgängligheten. Många människor i Dalarna har sina arbetsplatser utanför länet och därför behövs även länsöverskridande kollektivtrafik både på väg och på järnväg. Det finns positiva effektsamband mellan tillgång till kollektivtrafik och sysselsättning där arbetspendling med kollektivtrafik är en viktig pusselbit för att bidra till ett konkurrenskraftigt Dalarna.

En regional utmaning för Dalarna är således att möjliggöra stärkta arbetsmarknadsregioner och god fysisk infrastruktur samtidigt som klimatpåverkan minskar.

I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraft-industri, globala företag samt omkring 12 500 små och medelstora företag. Bygg, handel och service är framträdande branscher med stor betydelse för den regionala arbetsmarknaden. Därutöver är Dalarna den största besöksdestinationen i landet utanför de tre storstadsregionerna som genererar ett stort trafikarbete.



Figur 6: Kraftfält Källa: Samhällsanlys Region Dalarna

3.2 SAMHÄLLSPLANERING OCH INFRASTRUKTUR

I en alltmer sammankopplad värld är större övergripande trender och förändringskrafter (megatrender) gemensamma för många regioner och länder. Olika platser i Dalarna påverkas på olika sätt, varför samhällsplaneringen måste ta utgångspunkt i varje plats och se dess potential. Genom ett kontinuerligt översiktsplanearbete, väl sammanlänkat med andra övergripande strategiska underlag och viljeriktningar följt av detaljplane- och genomförandeskedan, har kommunerna verktyg att styra samhällsplaneringen. Om strukturerna ska kunna bidra till att lösa de samhälleliga utmaningarna krävs att de sätts i ett större sammanhang. Samhällsplanering behöver ses och hanteras utifrån ett större mellankommunalt/regionalt eller nationellt perspektiv, kollektivtrafik och infrastruktur är kanske de tydligaste exemplen på det. Genom stärkt samverkan och ökad regional samsyn med fokus på den rumsliga dimensionen ökar kunskapen om hur invånare och besökare förhåller sig eller rör sig till varandra.

Region Dalarna ska i och med det regionala utvecklingsuppdraget i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar upprätta och fastställa länsplanen för transportinfrastruktur. En del i det långsiktiga arbetet är ta fram en regional systemanalys vilket är en politiskt förankrad utvecklingsstrategi för länets transportsystem. Den är det främsta underlaget för långsiktig transportplanering på nationell och regional nivå. Den regionala systemanalysen är transportslagsövergripande analyser av transportsystemets funktion och brister utifrån nationella och regionala mål och behov. Dalarnas utpekade stråkprioriteringar är Dalabanan, Riksväg 70, godsstråket genom Bergslagen, Europaväg 16, och Bergslagsbanan.



3.3 EKONOMI OCH FINANSIERING

Under 2021 gjordes en genomlysning av det samlade ekonomiska läget inom Region Dalarna. Den visar att det finns stora utmaningar att ta hänsyn till under de kommande tio åren. Underskott uppstår, då varken verksamhetens intäkter eller skatteunderlaget ser ut att utvecklas i takt med den förväntade kostnadsutvecklingen.

Sammantaget är bedömningen att intäkterna är svåra att påverka i en sådan omfattning att de kan möta den förväntade kostnadsutvecklingen. Givet svårigheten att kraftigt öka intäktssidan behöver fokus riktas på att påverka kostnadssidan, för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi i balans.

Kostnaderna för den regionala kollektivtrafiken har under de senaste decennierna ökat i omfattning. Sveriges kommuner och landsting gjorde en genomlysning av situationen under 2013 och konstaterade att nettokostnadsutvecklingen delvis förklaras av ett ökat utbud, utan att balanseras av ett ökat resande i samma omfattning. Ett ökat utbud tillsammans med ökade faktorpriser (löner, fordon och drivmedel) har satt press på den samlade finansieringen av kollektivtrafiken från region och kommuner. Den snabba kostnadsutveckling som noterats på nationell nivå kan även observeras i kollektivtrafiken i Dalarna.

En skatteväxling av kostnader för kollektivtrafiken genomfördes 2018 i Dalarna vilket innebar fullt ekonomiskt ansvar för den allmänna kollektivtrafiken samt färdtjänstresor fördes över till Landstinget Dalarna.

Kostnaderna för utförandet av trafik regleras i avtal. Nuvarande avtal löper ut i juli 2026 och processen har påbörjats för att ta fram underlag för beslut om kollektivtrafikens omfattning och genomförande från 2026 och framåt.



3.4 DRIVMEDEL

EU har beslutat att det i offentliga upphandlingar av fordon samt vissa transporttjänster ska en viss andel vara "rena fordon" enligt **Clean Vehicle Directive** (CVD).

Under perioden 2021 till 2025 ska 45 procent av bussarna vara rena fordon enligt direktivets definition, varav minst hälften utgör utsläppsfria bussar med max 1 gram koldioxid per kilowattimme. Under perioden 2026 till 2030 ska 65 procent av bussarna vara rena fordon enligt direktivets definition, varav minst hälften utgör utsläppsfria bussar med max 1 gram koldioxid per kilowattimme.

Kraven i Clean Vehicle Directive, går i Sverige genom i lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet samt förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Dessa trädde i kraft 1 juni 2022. Lagen gäller alla upphandlande myndigheter och enheter som lyder under lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) och lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). Upphandlingar som omfattas av lagen är inköp, leasing, hyra och hyrköp av fordon samt kollektivtrafik på väg.

I **Trafikverkets** utredning *Trender i Transportsystemet 2022* står att läsa att ambitionen inom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige har varit att driva kollektivtrafiken så klimatvänligt som möjligt. Det har huvudsakligen handlat om att driva bussar med etanol, biogas och HVO. Trafikverket ser en ökande trend av försäljning av batteribussar.

Laddbara bussar för lokal- och regionaltrafik inom kollektivtrafiken är betydligt vanligare än andra tunga fordon så som lastbilar. Trafikverket skriver vidare att det råder stor osäkerhet kring vätgas och hur konkurrenskraftig vätgasdrift kommer att vara på lång sikt.

Enligt Svensk kollektivtrafik har priset på biodrivmedel ökat med nästan 200 procent sedan 2019, vilket innebär att bränslekostnaderna ökat med över 1,5 miljarder kronor i Sverige. I december 2022 godkände EU-kommissionen Sveriges statstödsansökan om fortsatt skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel till och med sista december 2026.

3.5 KRIS- OCH SAMHÄLLSBEREDSKAP

I Sverige samarbetar myndigheter och organisationer vid hantering av kriser. Arbetet utgår från tre principer; ansvarsprincipen, närhetsprincipen och likhetsprincipen. Principerna bygger på att den som normalt sett har ansvar för verksamheten som berörs har ansvaret även under krisen.

Kollektivtrafik är en samhällsviktig funktion enligt Myndigheten för samhällsskydd beredskap (MSB). Region Dalarnas regionala kris- och katastrofmedicinska beredskapsplan anger att regionens krisberedskap handlar om att ha en god beredskap och krishanteringsförmåga så att verksamheten fungerar oavsett yttre omständigheter. Kollektivtrafiken ingår i samhällets krisorganisation och kan exempelvis användas vid utrymning och evakuering.





HOTEL BRAGE



4 Färjegårdarna

SCANIA

DALATRAFIK

WZR 628

TRAFIKFÖRETAGET
DALATRAFIK

4. KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA

Inom Dalarna görs det omkring 10 miljoner kollektivtrafikresor årligen med allmän- och särskild kollektivtrafik, vilket i genomsnitt är omkring 27 000 resor dagligen. Kollektivtrafiksystemet behöver dock ha förmåga att hantera upp till 60 000 resande per dag under högtrafikdagarna, eftersom det mesta resandet är koncentrerat till arbets- och studiependling. 2019 stod den allmänna kollektivtrafiken för 12 procent av det totala motoriserade resandet enligt den årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

4.1 ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK I DALARNA

Allmän kollektivtrafik är avtalsreglerad trafik som respektive regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar för genom avtal med trafikföretag eller utför i egen regi och som står till allmänhetens förfogande med gällande

färdbevis. Den är i huvudsak tidtabellbunden, men kompletteras med anropsstyrd trafik. I Dalarna bedrivs allmän kollektivtrafik i stråklinjer, stadstrafik, landsbygdslinjer och flexlinjer. Kollektivtrafiknätet i Dalarna är väl utbyggt efter de större trafikstråken och det finns omkring 7 500 hållplatser fördelat i hela Dalarna.



Busstrafik

Det finns sex trafikområden (TO) i länet. Det finns stora skillnader mellan dessa områden i termer av befolkning, landareal och personbilar i trafik, egenskaper som påverkar såväl trafikutbud som efterfrågan.

Den högsta befolkningmängden finns inom trafikområde 3, Falun och Borlänge, med drygt 110 000 invånare eller 39 procent av länets befolkning. Samtidigt omfattar dessa två kommuner endast 9 procent av länets landareal mätt i kvadratkilometer. Lägst befolkningmängd finns i trafikområde 4, Vansbro och Malung-Sälén, med 6 procent.

Den största landarealen å andra sidan finns i trafikområde 6, Mora, Orsa och Älvdalen, som omfattar 41 procent av länets yta. Förutsättningarna för att bedriva och använda kollektivtrafik skiljer sig därför mellan de olika trafikområdena.

Dalarna har ett stort antal personbilar i trafik i en nationell jämförelse. 2021 fanns det 584 personbilar i trafik per 1000 invånare. Det är bara Gotland som har fler (605) och genomsnittet i riket är 477 stycken. Mellan de olika trafikområdena finns det en stor variation där område 3 har lägst andel (530) och område 4 har högst andel (674), men samtliga områden i Dalarna har ett högre bilinnehav än riksgenomsnittet.

Trafikområde	Kommuner	Befolkning (2021)	Landareal, Km2 (2020)	Personbilar i trafik per 1000 invånare (2021)
1	Avesta, Hedemora och Säter	49 625 (17 %)	2 019 (7 %)	604
2	Ludvika och Smedjebacken	37 430 (13 %)	2 438 (9 %)	564
3	Falun och Borlänge	112 091 (39 %)	2 624 (9 %)	530
4	Vansbro och Malung-Sälén	16 994 (6 %)	5 625 (20 %)	674
5	Gagnef, Leksand och Rättvik	37 617 (13 %)	3 909 (14 %)	638
6	Mora, Orsa och Älvdalen	34 630 (12 %)	11 415 (41 %)	649

Tabell 1: Befolkning, landareal samt personbilar i trafik i Dalarna fördelat på Trafikområden enligt nuvarande avtal. Källa: SCB, Trafikanalys.



Trafikvolym (fordonskilometer)

Trafikutbudet för länet som helhet under de senaste fem åren har varit relativt konstant, mätt i antal turer och fordonskilometer.

Det totala antalet fordonskilometer mäter antalet fordon som är i trafik och hur många kilometer som de kör. Volymerna speglar det utbud som finns i form av antal turer, men också de geografiska förutsättningarna.

Utbudet har som helhet varit relativt konstant över perioden 2017-2021, trots pandemin. Årligen körs

omkring 19 miljoner fordonskilometer i den allmänna kollektivtrafiken i länet. Trafikområde 3 svarar för närmare 40 procent av det totala antalet körda kilometer. Övriga trafikområden har i storleksordningen 10-15 procent av totalvolymen.

Majoriteten, 91 procent, av trafiken utförs på vardagar. Av den trafik som utförs på helger är trafikområde 3 dominerande. 7 av 10 turer på helger sker inom detta område, mellan och inom tätorterna Falun och Borlänge.

År	TO 1	TO 2	TO 3	TO 4	TO 5	TO 6	Totalt
2017	2 706 414	2 051 927	7 437 253	2 103 328	1 980 289	2 635 059	18 914 270
2018	2 670 000	2 075 778	7 308 326	2 124 355	1 934 139	2 521 897	18 634 495
2019	2 655 042	2 175 796	7 093 704	2 139 870	1 925 524	2 442 897	18 432 833
2020	2 657 486	2 324 500	6 757 441	2 154 360	1 877 406	2 491 565	18 262 758
2021	2 777 868	2 347 843	7 074 122	2 373 312	1 902 087	2 579 020	19 054 251
2017-2021	13 466 811	10 975 843	35 670 846	10 895 225	9 619 445	12 670 439	93 298 608

Tabell 2: Fordonskilometer per trafikområde (TO) och år 2017-2021 Källa: Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen.



Resandevolymer (påstigande)

Resandevolymer mäts i form av påstigande, det vill säga när en passagerare kliver på en buss. Då registreras en påstigande genom viseringar av olika typer av färdbevis. Det innebär att det inte går att likställa antalet påstigande med antalet resenärer, då en resenär kan registreras som påstigande på två olika linjer vid omstigning. Avstigningar registreras inte, vilket gör att beläggningen på en buss vid en given tidpunkt inte kan fastställas.

Under perioden 2017 – 2021 har det totala antalet påstigande på bussarna i länet varit drygt 41,3 miljoner.

Trafikområde 3 har drygt 60 procent av de påstigande medan trafikområde 4 har knappt 4 procent av det totala antalet. Övriga trafikområden ligger mellan 5 och 14 procent av totalvolymen. En viss variation i antal påstigande har observerats över åren inom de olika trafikområdena. Flest påstigande var det under 2018 med 9,44 miljoner.

Sannolikt är antalet påstigande en underskattning av det verkliga antalet resande då ingen visering av färdbevis skedde under pandemin på grund av stängda entrédörrar. Det är en markant nedgång mellan 2019 och 2020.

År	TO 1	TO 2	TO 3	TO 4	TO 5	TO 6	Totalt
2017	1 418 133	752 475	5 540 213	344 800	518 837	672 325	9 246 783
2018	1 277 634	729 153	5 915 432	343 326	497 193	677 957	9 440 695
2019	1 246 783	719 146	5 810 380	349 435	477 357	693 217	9 296 318
2020	1 116 707	393 859	4 339 908	269 963	377 154	546 129	7 043 720
2021	917 492	359 702	3 838 745	235 781	389 221	563 120	6 304 061
2017-2021	5 976 749	2 954 335	25 444 678	1 543 305	2 259 762	3 152 748	41 331 577

Tabell 3: Påstigande per trafikområde och år 2017-2021. Källa: Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen.



Kostnader och intäkter

Intäkterna ökade med 9 procent mellan 2018 och 2019, för att sedan falla kraftigt under pandemiåren 2020 och 2021. Intäktsbortfallet mellan 2019 och 2021 var omkring 60 miljoner kronor på årsbasis, nästan 40 procent.

Även kostnaden ökar mellan 2018 och 2019, +3 procent, men minskar bara marginellt mellan 2019 och 2021.

Att beräkna en självförsörjningsgrad för kollektivtrafiken i Dalarna, kvoten mellan biljettintäkter och trafik kostnader, kompliceras av 2018 års skatteväxlingsöverenskommelse mellan Region Dalarna och länets 15 kommuner. Genom avtal i samband med skatteväxlingen regleras att regionen ansvarar för skolskjutsar på kommunernas uppdrag, finansiering av kollektivtrafik samt skolkortpris.

Det har medfört att regionen bär kostnader för skoltrafiken samtidigt som priset på ett skolkort är relativt lågt. Via skatteväxlingen kommer en stor del av finansieringen genom det så kallade regionbidraget till verksamheten. Det behöver beaktas när Dalarna jämförs med andra regioner som inte har liknande överenskommelser.

2019 täcker biljettintäkterna knappt 25 procent av de totala trafik kostnaderna, vilket är en låg nivå i ett nationellt perspektiv, och under pandemiåret 2021 faller andelen till 15 procent.

Försäljning av periodkort till allmänheten svarade under 2019 för omkring 35 procent av biljettintäkterna. Därefter kommer försäljning av skolkort med 27 procent, följt av enkelbiljetter med 19 procent av biljettintäkterna. Försäljningen av så kallade mobilbiljetter (via Dalatrafiks mobilapplikation) stod för knappt 7 procent och övriga färdbevis för resterande 12 procent.

År	Trafikkostnader	Biljettintäkter	Intäkt/Kostnad
2018	575 178 000	155 469 000	0,22
2019	591 787 000	170 234 000	0,24
2020	588 098 000	113 488 000	0,16
2021	583 486 000	108 237 000	0,15
2018-2021	2 812 610 000	547 428 000	0,19

Tabell 4: Trafikkostnader och biljettintäkter 2018-2021. Källa: Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen



Huvudlinjer och restidskvoter

En viktig faktor för kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet är hur restiden i olika relationer förhåller sig till restiden med bil. Det finns studier som pekar på att restidskvoten för kollektivtrafik med buss inte bör överstiga 1,3 i landsbygdstrafik, det vill säga att bussen bör inte ha mer än 30 procent längre restid mellan två punkter. För kollektivtrafik med tåg gäller att kvoten bör vara som högst 0,8, det vill säga att tåget bör vara 20 procent snabbare mellan två punkter.

Dalarna har ett antal viktiga stråk mellan kommuncentra som trafikeras av 11 stråklinjer med buss och 4 linjer med tåg. I tabell 5 finns dessa redovisade tillsammans med ett ytterligare antal relationer som är viktig för arbets- och studiependling.

Regionens tåglinjer har en restidskvot under 1, det vill säga att det går fortare att åka tåg än bil i de studerade relationerna.

Ludvika - Borlänge är den mest fördelaktiga relationen med en restid med tåg som är 30 procent kortare än bil. Övriga tågrelationer ligger mellan 8 och 15 procent kortare restider. I minuter handlar det som mest om 12 minuter och som minst 2 minuter. Det riktvärde för konkurrenskraftig tågtrafik (restidskvot 0,8) som anges ovan nås i 1 av de 5 studerade relationerna.

Skillnaden i restid med buss i stråktrafik jämfört med bil är mellan 18 och 63 procent längre restid. De starkaste relationerna finns mellan Malung och Sälen respektive Älvdalen och Idre. Det riktmärke för en konkurrenskraftig stråktrafik med buss som anges ovan (1,3) nås i 11 av 17 relationer. Om riktvärdet skärps ytterligare till 1,2 blir måluppfyllelsen 4 av 17 relationer, det vill säga där är restiden med buss inte mer än 20 procent längre än restiden med bil.

Sträcka	Hållplatser	Linjer	Restid Tabell (min) *	Restid Google (min) **	Restidskvot (Restid Kollektivtrafik/Bil)	Skillnad i Minuter	Skillnad i Procent
Mora - Borlänge	Mora resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	73	85	0,86	-12	-14%
Rättvik - Borlänge	Rättvik resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	49	55	0,89	-6	-11%
Leksand - Borlänge	Leksand resecentrum - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	34	40	0,85	-6	-15%
Gagnef - Borlänge	Gagnef station - Borlänge resecentrum	50 (Tåg)	22	24	0,92	-2	-8%
Ludvika - Borlänge	Ludvika resecentrum - Borlänge resecentrum	53 (Tåg)	28	40	0,70	-12	-30%
Avesta - Borlänge	Avesta busstn - Borlänge centrum	101 (Buss)	67	50	1,34	17	34%
Hedemora - Borlänge	Hedemora centrumrondellen - Borlänge centrum	101 (Buss)	42	35	1,20	7	20%
Säter - Borlänge	Säter torget - Borlänge centrum	101 (Buss)	27	20	1,35	7	35%
Malung - Borlänge	Malung centrum - Borlänge resecentrum	121 (Buss)	148	110	1,35	38	35%
Vansbro - Borlänge	Vansbro centrum - Borlänge resecentrum	121 (Buss)	95	75	1,27	20	27%
Djurås - Borlänge	Djurås resecentrum - Borlänge resecentrum	121 (Buss)	25	20	1,25	5	25%
Hedemora - Falun	Hedemora centrumrondellen - Falun knutpunkten	131 (Buss)	52	40	1,30	12	30%
Älvdalen - Mora	Älvdalen busstn - Mora resecentrum	133 (Buss)	45	35	1,29	10	29%
Mora - Falun	Mora resecentrum - Falun knutpunkten	350 (Buss)	84	70	1,20	14	20%
Rättvik - Falun	Rättvik resecentrum - Falun knutpunkten (Direktlinje)	350 (Buss)	49	40	1,23	9	23%
Rättvik - Falun	Rättvik resecentrum - Falun knutpunkten	350 (Buss)	54	40	1,35	14	35%
Mora - Orsa	Mora resecentrum - Orsa busstn	141 (Buss)	22	18	1,22	4	22%
Smedjebacken - Ludvika	Smedjebacken kommunhuset - Ludvika resecentrum	295 (Buss)	26	16	1,63	10	63%
Falun - Borlänge	Falun knutpunkten - Borlänge centrum	151-153 (Buss)	23	16	1,44	7	44%
Malung - Sälen	Malung centrum - Sälen centrum	317 (Buss)	65	55	1,18	10	18%
Älvdalen - Idre	Älvdalen busstn - Idre konsum	396 (Buss)	100	85	1,18	15	18%
Mora - Sälen	Mora resecentrum - Sälen centrum	133 (Buss)	95	75	1,27	20	27%

* Tiden tagen från första turen i tidtabellen ** Avresa 12.00 vardag

Tabell 5: Restidskvoter för olika relationer, oktober 2022. Källa: Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen

Tågtrafik

Region Dalarna äger Tåg i Bergslagen tillsammans med Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län. Ägarna utser två förtroendevalda vardera till den styrelse som styr Tåg i Bergslagen vars uppdrag är att driva och utveckla tågtrafik och kollektivtrafik i Bergslagsområdet. Nuvarande avtal är en tjänstekoncession, vilket innebär att operatören ansvarar för prissättning och försäljning. Nettokostnaden för trafikutbudet fördelas på ägarna utifrån den trafik som bedrivs inom respektive län.

Tåg i Bergslagen trafikerar:

- Dalabanan: Mora – Borlänge – Uppsala – Stockholm
- Bergslagspendeln: Ludvika – Västerås
- Bergslagsbanan: Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby
- Godsstråket genom Bergslagen: Örebro – Krylbo – Gävle

Den totala kostnaden för hela verksamheten (samtliga län) de senaste åren har varit knappt 200 miljoner kronor per år. Region Dalarnas del av kostnaden var 60 miljoner under 2019 (ca 30 procent). 2021 hade kostnaden ökat till knappt 64 miljoner p g a ett utökat utbud och högre fordonshyror.



4.2 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK I DALARNA

Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skol- och särskoleresor. Resor med särskild kollektivtrafik kräver särskilt tillstånd som handläggs och beslutas av ansvarig myndighet. Utöver dessa resor ges kommunerna möjlighet att avtala andra samhällsbetalda resor, till exempel omsorgsresor, resor till och från korttidsboende, kommunresor och skoltidsresor.

Region Dalarna som regional kollektivtrafikmyndighet är ansvarig myndighet för färdtjänst och riksfärdtjänst sedan 1 januari 2018. Genom en skatteväxling är det reglerat att Region Dalarna har betalningsansvaret för utförandet av färdtjänstresorna. Handläggningen för färd- och riksfärdtjänst samt utförandet av riksfärdtjänst bekostas av kommunerna.

Tillståndsgivning gällande rätten till färd- och riksfärdtjänst regleras i lag (1997:736) om färdtjänst, lag (1997:735) om riksfärdtjänst samt Region Dalarnas reglemente för färd- och riksfärdtjänst. Reglementet är ett komplement till lagstiftningen och fastslår den politiska viljeriktningen för verksamheten.

Till grund för reglementet ligger politiska mål, berörd lagstiftning och rättslig praxis som tillkommit vid prövning i domstol. Vid utredning tillämpas även lagens förarbeten och prejudicerande domar. Nuvarande reglemente trädde i kraft 2020.

Region Dalarna utformar, planerar och genomför skolskjutsar medan kommunerna är ansvarig myndighet för tillståndsgivning av skolskjuts. Kostnaderna regleras i överenskommelse med Region Dalarna och vill kommunerna utöka tjänsterna så hanteras det i särskild överenskommelse.

Grunderna för sjukresor styrs av lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. Region Dalarna har det ekonomiska och administrativa ansvaret för sjukresor och fastställer sjukresoreglemente och förutsättningar för sjukresor.

En sjukresa är en resa till och från vård- samt tandvårdsinrättning, där resenären betalar en egenavgift beroende på färdstätt. En sjukresa till vårdinrättning kan genomföras med specialanpassade fordon, servicelinjer, servicetrafik/taxi, privat bil, buss eller tåg. Val av färdstätt bedöms utifrån en medicinsk bedömning och gällande sjukresoreglemente.

Färdtjänst, skolresor och sjukresor är en del av Dalarnas gemensamma kollektivtrafiksystäm, vilket innebär samordning av allmän trafik och servicetrafik. Antalet resor som redovisas i tabell 6 ingår även i resandevolymerorna för den allmänna kollektivtrafiken i avsnitt 4.1.

Region Dalarna beställningscentral samordnar den särskilda kollektivtrafiken i Dalarna. Trafiken är anropsstyrd eller linjebunden och utförs med personbilar, specialfordon, buss eller regiontåg.

Restyp	2019	2020	2021
Färdtjänst	1 808	975	631
Skolresor	2 964 883	1 038 602	963 837
Sjukresor	110 662	28 903	18 613

Tabell 6: Antalet resor fördelat på typ av resa i den allmänna kollektivtrafiken 2019-2021. Källa: Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen

Restyp	2019	2020	2021
Färdtjänst	102 386	54 890	60 141
- varav riksfärdtjänst	496	196	302
Skolresor	113 069	109 747	114 130
Särskolresor	73 461	66 986	79 224
Sjukresor	110 332	86 082	104 510

Tabell 7: Antalet resor fördelat på typ av resa i den särskilda kollektivtrafiken 2019-2021. Källa: Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen

4.3 KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK I DALARNA

Den kommersiella trafiken bedrivs marknadsmässigt av olika trafikföretag, utan stöd eller bidrag från offentliga aktörer. Det finns kommersiella aktörer för både buss och tåg, men de står för en relativt liten del av kollektivtrafikutbudet i länet.

Busstrafik

Det bedrivs kommersiell busstrafik av:

- ▶ Masexpressen: Företaget trafikerar Dalarna - Stockholm och har 22 turer i veckan under hösten 2022. En viss variation finns med ett större utbud under jul- och nyårshelgerna (29 turer i veckan). Under våren 2023 planeras 24 turer i veckan. Sedan 2019 har Masexpressen ett samarbete med Flixbuss som återförsäljare av resor till Dalarna.
- ▶ Fjällexpressen: Företaget trafikerar Dalafjällen (Sälen och Idre) från Skåne, Västkusten och Värmland med bokningsbara turer under perioden 16 december till slutet av april.

Tågtrafik

Det bedrivs kommersiell tågtrafik av:

- ▶ SJ trafikerar sträckan Mora/Borlänge/Falun – Stockholm med 84 turer per vecka.
- ▶ Tågab trafikerar sträckan Falun – Karlstad – Kristinehamn – Göteborg med ett fåtal turer per vecka. En viss ökning av utbudet sker sommartid.

Flygtrafik

I Dalarna finns tre flygplatser med möjlighet till reguljärtrafik; Dala Airport i Borlänge, Mora/Siljan Flygplats i Mora och Scandinavian Mountains Airport i Rörebäcksnäs. Flygplatserna utgör en knutpunkt både regionalt och lokalt.

Från december 2022 till april 2023 kommer BRA, SAS, Transavia och Alsieexpress att trafikera Rörebäcksnäs med såväl inrikes- som utrikestrafik.

För närvarande bedrivs ingen linjetrafik Mora-Stockholm/Arlanda men från och med oktober 2023 kommer denna linjetrafik att återupptas med stöd av beslut om allmän trafikplikt, under en initial period om 4 år.

Chartertrafik bedrivs vid samtliga flygplatser, men dessa faller utanför definitionen av kollektivtrafik.



4.4 KUNDUNDERSÖKNINGAR

Kollektivtrafikbarometern (KOLLBAR) och Barometern för anropstyrd trafik (ANBARO) ger en bild av hur kunderna upplever situationen i den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken. Dock utgår inte mätningar från samma frågeunderlag vilket möjliggör att mäta relationen mellan dem i alla frågor. Vissa frågor fångar även olika perspektiv inom samma område och i de fallen redovisas flera resultat. Resultaten utgår från mätningar under 2019.

Enkelhet i allmän kollektivtrafik

Av Dalatrafiks kunder inom den allmänna kollektivtrafiken anser 75 procent av de tillfrågade att det är enkelt att få information inför resan. 11 procent anser att det varken är enkelt eller svårt, medan 14 procent tycker att det är svårt.

74 procent tycker att det är enkelt att köpa färdbevis, 11 procent anser att det varken är enkelt eller svårt, medan 15 procent tycker att det är svårt.

65 procent anser att det är enkelt att resa, 13 procent anser att det varken är enkelt eller svårt, medan 22 procent tycker att det är svårt.

67 procent anger att det finns fördelar med att åka kollektivt jämfört med att åka bil och 12 procent anger att det varken finns fördelar eller inte, medan 21 procent inte ser några fördelar med att åka kollektivt.

Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?



Figur 7: Nöjd Kund Index (NKI) för kollektivtrafikkunder i Dalarna 2017-2022 (september). Källa: Kollektivtrafikbarometern.

När samtliga tillfrågade inkluderas, även personer som inte är kunder, är gruppen som upplever att det är enkelt att få information och köpa färdbevis marginellt mindre än kundgruppen. De stora skillnaderna finns i frågan om det är enkelt att resa och att det finns fördelar med att åka kollektivt. 42 procent av alla tillfrågade anser att det är enkelt att resa med bolaget, vilket är nästan 25 procentenheter lägre än när bara kunderna tillfrågas.

Nöjdhet i allmän kollektivtrafik

Nöjdhet för kunder (Nöjd Kund Index - NKI) varierar relativt mycket mellan de olika regionerna, från högsta på 81 procent till lägsta på 53 procent under 2019. Nöjdheten med kollektivtrafikbolaget beror i viss grad på trafiktyp och olika förutsättningar för aktörerna. Dalarnas (Dalatrafiks) resultat 2019 för kunder är lägst i riket med 53 procent. I september 2022 låg NKI på 54 procent. Gruppen män har blivit lite mer nöjda och uppgår till 59 procent. Gruppen kvinnor är oförändrade sedan 2019 och ligger på 51 procent.

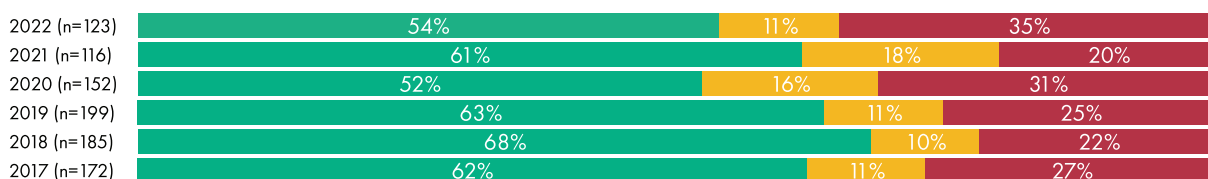
När samtliga tillfrågade inkluderas, även personer som inte är kunder, uppgår gruppen som är nöjda till 40 procent. Endast Kollektivtrafiken Gotland har lägre nöjdhet bland samtliga tillfrågade i en riksjämförelse.

Behovsanpassning i allmän kollektivtrafik

Behovsanpassning mäts genom hur användbar kollektivtrafiken är för de resbehov som finns. 2019 svarade 63 procent av Dalatrafiks kunder att de kan resa med kollektivtrafiken för de flesta resor som görs. 11 procent svarade varken eller och 25 procent svarade att de inte kunde använda Dalatrafik för sina resor. 2022 har andelen fallit till 54 procent, en minskning med 9 procentenheter.

Av samtliga tillfrågade var andelen som angav att kollektivtrafiken var användbar 31 procent under 2019. 2022 har den andelen minskat till 25 procent. I ett nationellt perspektiv är det bara två aktörer, Länstrafiken i Norrbotten och Gotlands kollektivtrafik, som 2022 har lägre nivåer än Dalatrafik.

Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör



Figur 8: Kollektivtrafikens användbarhet för kunder i Dalarna 2017-2022 (september). Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Allmänna kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet

Marknadsandelen beräknas som andelen resor med kollektivtrafik av det motoriserade resandet. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet var 2019 betydligt högre för Region Stockholm (SL) än för övriga regioner. Det gör att riksgenomsnittet ligger relativt högt (31 procent) med endast fyra regioner på högre nivåer, vilka är de tre största storstadsregionerna och Region Uppsala (UL). Under pandemin påverkades marknadsandelen markant och föll under 2021 till riksgenomsnittet 20 procent.

Dalarnas (Dalatrafiks) resultat är lägre än riksgenomsnittet och kollektivtrafikens marknadsandel har minskat från 12 procent (blå stapel), 2019 till 6 procent, 2021. En viss återhämtning har skett efter pandemin 2020-2021, men till och med september 2022 är andelen fortsatt låg (8 procent). I jämförelse med riket i övrigt ligger Dalarna lågt och har ranking 20 av 22 under 2019.

Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)

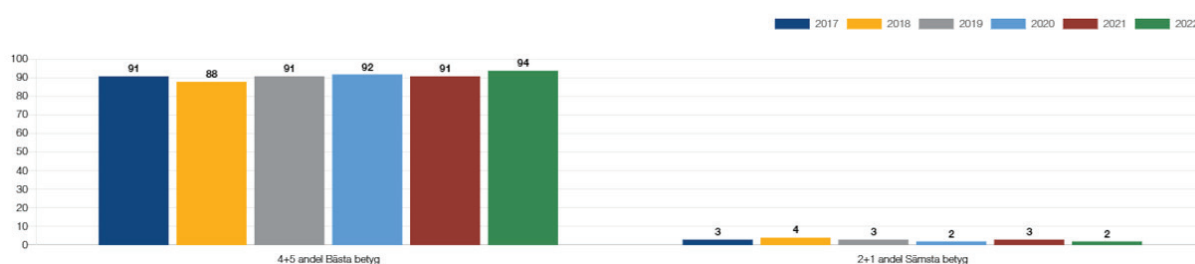


Figur 9: Kollektivtrafikens marknadsandel i Dalarna 2017-2022 (september). Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Nöjdhet och enkelhet i särskild kollektivtrafik

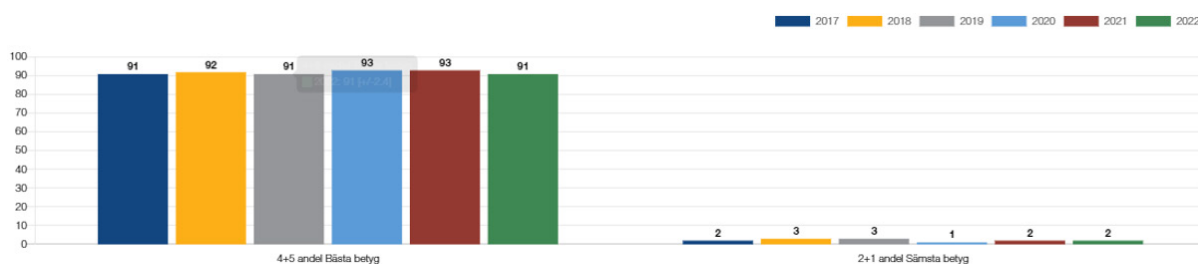
Det finns inte något mått som anger hur enkelt det är att åka kollektivt i den särskilda kollektivtrafiken. Betyg sätter kund för hela resan från beställning, hämtning till avlämning, vilket får svara för både nöjdhet och enkelhet. Betyget kunden ger anges i siffror från 1 - 5 och det gäller för hela resan från beställning till upp-hämtning och avlämning.

2019 gav 91 procent av Dalatrafiks färdtjänstkunder högsta eller näst högsta betyg. 3 procent gav lägsta eller näst lägsta betyg. 2022 har andelen nöjda ökat till 94 procent, medan andelen missnöjda är 2 procent. Detta är i nivå med riksgenomsnittet för färdtjänst.



Figur 10: Kundnöjdheten med färdtjänst (hela resan, inklusive beställning) mellan åren 2017-2022 i Dalarna. Källa ANBARO

2019 gav 91 procent av Dalatrafiks sjukresekunder högsta eller näst högsta betyg. 3 procent gav lägsta eller näst lägsta betyg. 2022 är andelen nöjda oförändrad, medan andelen missnöjda är 2 procent. Detta är i nivå med riksgenomsnittet för sjukresor.



Figur 11: Kundnöjdheten med sjukresa (hela resan, inklusive beställning) mellan åren 2017-2022 i Dalarna. Källa ANBARO

4.5 TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNINGAR

Trots tillgång till transportinfrastruktur och kollektivtrafik finns det strukturella och individuella faktorer som begränsar möjligheten för individer att resa. Det kan vara svårigheter med att förstå hur transportsystemet fungerar, som att boka en resa eller förstå tidtabeller och hållplatser. Begränsningarna kan också vara kopplade till olika former av funktionsnedsättningar, ålder eller till otrygghet och rädsla för att vistas på olika platser. Enligt Folkhälsomyndigheten har var femte person i Sverige någon form av bestående funktionsnedsättning. Människor är olika och de offentliga utomhusmiljöerna ska vara till för alla.

Nuvarande prissystem gynnar de som har tillgång till en smart mobiltelefon och förstår hur man använder Dalatrafiks mobilapplikation. Det finns personer som inte har möjlighet att använda "appen" på grund av språkliga barriärer, för att de inte äger en smart mobiltelefon eller har ett utländskt betalkort. Dessutom är det begränsat var man kan köpa färdbevis.

Tillgänglighetskrav

För att kollektivtrafiksystemet ska vara tillgänglig behöver hela resan fungera. Detta ställer krav på fordon, hållplatser, anslutningar och information. För att den allmänna kollektivtrafikens fordon och hållplatser ska anses vara tillgängliga ska de vara anpassade för resenärer med nedsatt rörelseförmåga samt hörsel- och synnedsättning. Samtliga bussar ska vara tillgänglighetsanpassade enligt standarden Buss 2014 som gällde vid upphandlingen av nuvarande trafikavtal. En tillgänglig hållplats definieras generellt av plattformshöjd som medger ett plant insteg till fordonet samt att det finns taktila stråk och kontrastmarkeringar på plattformen som vägleder personer med synnedsättning. Hållplatserna i Dalarna ska utformas enligt Väggar och gators utformning, VGU, som är framtagen av Trafikverket samt riktlinjer i Kol-TRAST (SKL, 2012).

Ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur i länet är uppdelat på flera parter. För busstrafiken är det respektive väghållares ansvar att stå för markarbeten. Väghållaren kan vara Trafikverket, en kommun eller en enskild vägförening. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anskaffning och planering av den hållplatsutrustning som finns ovan marken. Hållplatsstrategi - En guide till fasta resenärsmiljöer beslutad av Kollektivtrafiknämnden 2022-09-29 § 47 beskriver vidare hur resenärsmiljöerna ska utformas för att vara tillgängliga och säkra.

Tillgänglighet i fasta resenärsmiljöer

Kriterier för tillgänglighet gällande allmän kollektivtrafik:

- Hög plattform, 17 cm (R17)
- Kontrastmarkering
- Taktila plattor och ledstråk

Resecentrum

Resecentrum är en bytespunkt mellan olika färdmedel, spårbunden trafik och bussar, och som involverar nationellt resande. Ett resecentrum har en väntsal, är större i omfattning och har fler resenärer än en bytespunkt. Av länets tio resecentrum är sju tillgängliga.

Mora resecentrum, Falun resecentrum, Borlänge resecentrum, Djurås resecentrum, Hedemora resecentrum, Leksand resecentrum, Smedjebacken resecentrum är tillgängliga resecentrum.

Krylbo resecentrum, Ludvika resecentrum och Rättvik resecentrum är inte tillgängliga.

Knutpunkter

Knutpunkt är en bytespunkt där regional och lokal buss- trafik knyts samman. Trafiken leds till denna punkt och möjliggör byten för ett större antal resenärer. Av länets elva knutpunkter är fyra tillgängliga.

Falun Knutpunkten, Älvdalen Busstation, Borlänge Centrum och Mora Fridhemsplan är tillgängliga knutpunkter.

Avesta busstation, Orsa busstation, Morastrand, Malung centrum, Vansbro centrum, Hedemora centrumrondellen och Säters torget är inte tillgängliga knutpunkter.

Bytespunkter

Bytespunkt är en hållplats som möjliggör byte mellan olika busslinjer, lokal och regional trafik eller olika färdslag. Det finns i Dalarnas län 4 859 stycken hållplatslägen som är bytespunkter, det vill säga trafikeras av mer än en linje. Tabell 8 visar fördelningen av hållplatser och bytespunkter i förhållande till antal resenärer.

Resecentrum

Resecentrum är en bytespunkt mellan olika färdmedel, spårbunden trafik och bussar, och som involverar nationellt resande. Ett resecentrum har en väntsal, är större i omfattning och har fler resenärer än en bytespunkt. Av länets tio resecentrum är sju tillgängliga.

Mora resecentrum, Falun resecentrum, Borlänge resecentrum, Djurås resecentrum, Hedemora resecentrum, Leksand resecentrum, Smedjebacken resecentrum är tillgängliga resecentrum.

Krylbo resecentrum, Ludvika resecentrum och Rättvik resecentrum är inte tillgängliga.

Knutpunkter

Knutpunkt är en bytespunkt där regional och lokal busstrafik knyts samman. Trafiken leds till denna punkt och möjliggör byten för ett större antal resenärer. Av länets elva knutpunkter är fyra tillgängliga.

Falun Knutpunkten, Älvdalen Busstation, Borlänge Centrum och Mora Fridhemsplan är tillgängliga knutpunkter.

Avesta busstation, Orsa busstation, Morastrand, Malung centrum, Vansbro centrum, Hedemora centrumrondellen och Säter torget är inte tillgängliga knutpunkter.

Bytespunkter

Bytespunkt är en hållplats som möjliggör byte mellan olika busslinjer, lokal och regional trafik eller olika färdslag. Det finns i Dalarnas län 4 859 stycken hållplatser som är bytespunkter, det vill säga trafikeras av mer än en linje. Tabell 8 visar fördelningen av hållplatser och bytespunkter i förhållande till antal resenärer.

Antal påstigande/ vardag	Antal hållplatser totalt	Antal hållplatser = bytespunkt
>= 5	1201	1125
>= 10	811	771
>= 30	412	398
>= 100	154	152

Tabell 8: Hållplatser och bytespunkter med fler än 5 påstigande.
Källa: Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen

Hållplatslägen

En hållplats består normalt sett av två hållplatslägen, ett i vardera riktningen. Vid bytespunkter och större hållplatser förekommer ofta fler hållplatslägen, vanligen utmärkta med läge A, läge B etc.

Tillgänglighetsstatusen på hållplatslägen inventeras i länet utifrån de nuvarande tillgänglighetskraven för fasta resenärsmiljöer. Tidigare inventeringar har utgått från andra kriterier.

Det finns 7 396 hållplatslägen i länet. Av dessa är i nuläget 1640 inventerade och 279 är fullt tillgängliga.

Hög plattform, 17 cm (R17)	Kontrastmarkering	Taktila plattor och ledstråk
279	482	527

Exkluderat tidigare standard och kriterier.



Tillgänglighet i rörliga resenärsmiljöer

Samtliga bussar ska vara tillgänglighetsanpassade enligt standarden Buss 2014 som gällde vid upphandlingen av nuvarande trafikavtal vilket omfattar:

- hållplatsutrop (inre och yttre)
- på- och avstigning anpassat för alla medborgare, antingen genom fordonets utformning eller genom extra utrustning
- plats för rullstol och rullator samt barnvagnsplats.

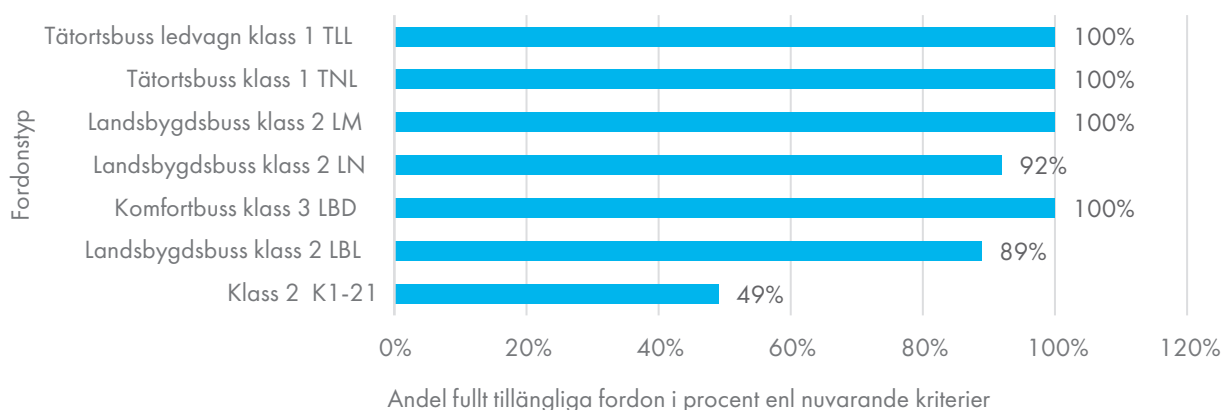
Andel tillgängliga fordon i allmänna kollektivtrafiken

Cirka 86 procent av fordonen är fullt tillgängliga.

Cirka 91 procent av fordonen i den allmänna kollektivtrafiken har utrustning för både hållplatskyltning (intern och extern display) och utrop.

Alla fordon klass två och tre har bälten. Från år 2026 är målsättningen att dessa är justerbara och passagerarplatser är anpassade för olika resenärs behov.

Tillgänglighet fordon



- TLL – 3-axlig ledbuss låggolv
- TNL – 2-axlig normalbuss låggolv tätort
- LM – Landsbygdsbuss minibuss
- LN – 2-axlig normalbuss landsbygdsbuss
- LBD – 3-axlig komfortbuss
- LBL – 3-axlig lågentrëbuss landsbygdsbuss
- K 1-21 – Multifordon 1-21 platser (Låg andel på tillgänglighet då fordonet saknar hållplatsutrop)

Figur 12: Andel fullt tillgängliga fordon enligt krav. Källa: Fordonsdatabas Frida

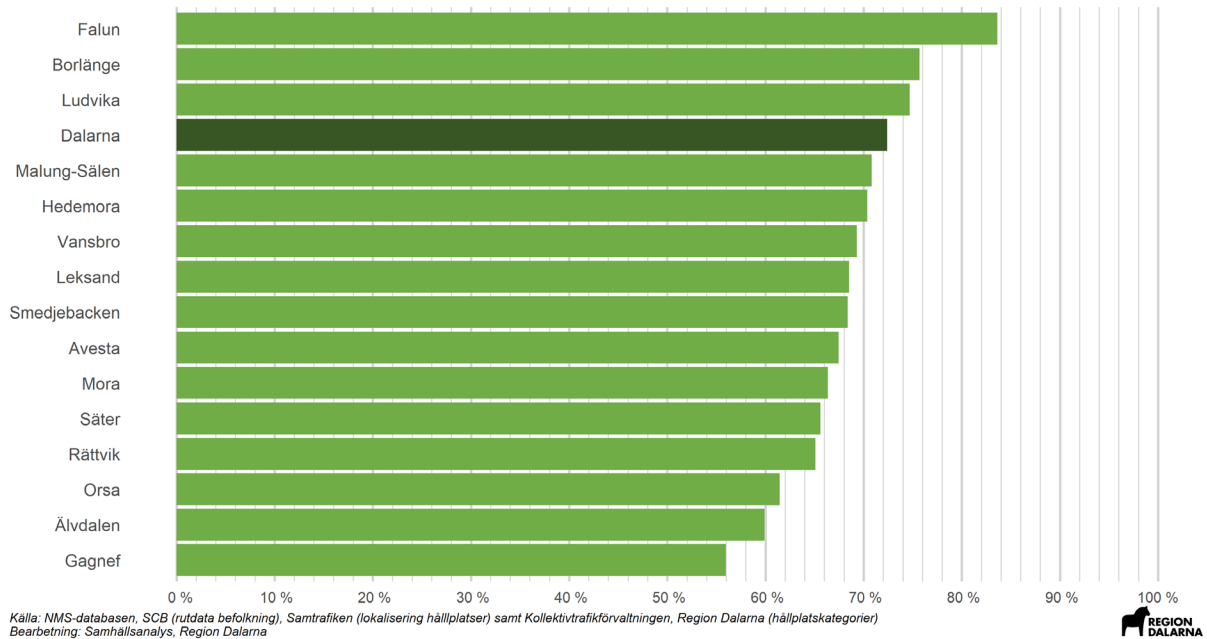


4.6 GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET

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. Figur 13 visar andelen invånare som har maximalt 400 meter mellan bostad och hållplats.

I Dalarna som helhet är det drygt 72 procent av befolkningen som bor inom det avståndet. Högst andel finns inom Falu kommun med nästan 84 procent. Lägst andel finns i Gagnefs kommun med 56 procent. Genomsnittet för länet dras upp av utbudet av stads- trafik i de befolkningsmässigt stora kommunerna Falun, Borlänge och Ludvika.

Andel invånare per kommun som har max 400 meter mellan bostaden och närmaste hållplats med all trafik



Figur 13: Geografisk tillgänglighet (400 meter till hållplats från bostad) Källa: Region Dalarna

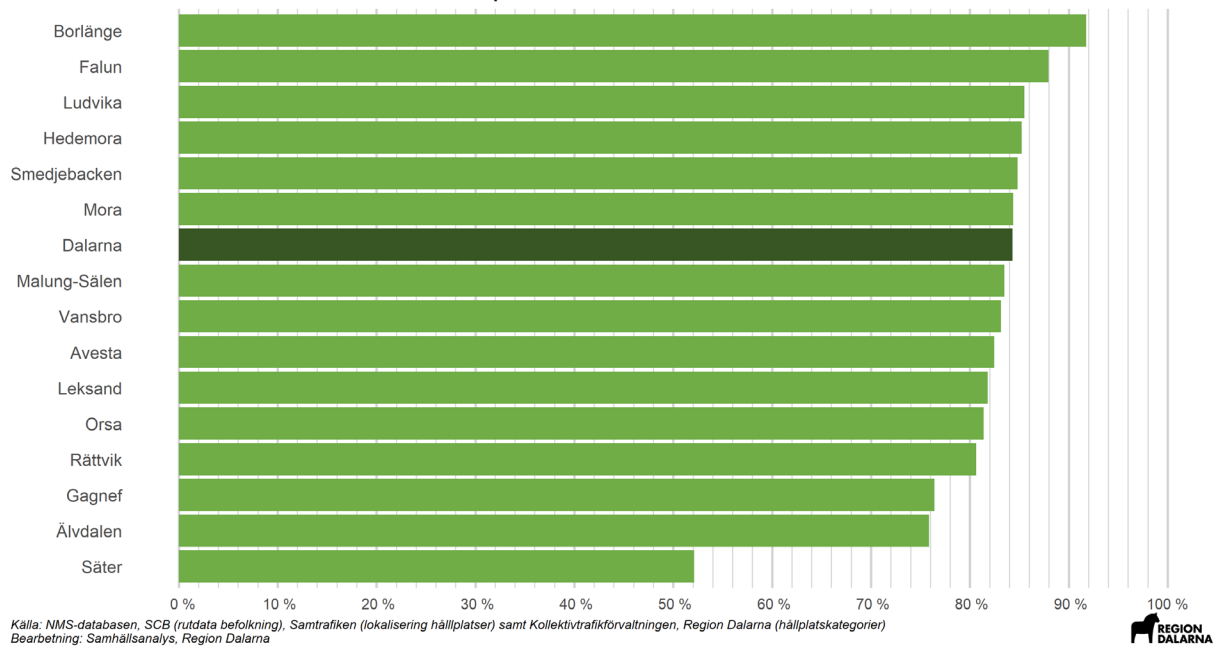


Om avståndet till hållplats ökas till 600 meter samtidigt som den anropsstyrda trafiken (flextrafiken) exkluderas ser situationen ut som i figur 14, nedan.

84 procent av länets invånare bor inom 600 meter från hållplatser med tidtabellbunden linjetrafik. Högst andel finns i Borlänge kommun med närmare 92 procent.

Invånarna i Sätters kommun är mest beroende av den anropsstyrda trafiken. Figur 14 visar att 52 procent är inom 600 meter till hållplats med tidtabellbunden trafik från sitt boende. En separat beräkning som inkluderar den anropsstyrda trafiken visar en ökning med 30 procentenheter, det vill säga 82 procent.

Andel invånare per kommun som har max 600 meter mellan bostaden och närmaste hållplats med all trafik utom flextrafik



Figur 14: Geografisk tillgänglighet (600 meter till hållplats från bostad) Källa: Region Dalarna





5. BEHOVSANALYS

Nulägesgenomgången i avsnitt 3 och 4 pekar på många områden som ligger till grund för behov som kollektivtrafiken behöver adressera i framtiden. Kollektivtrafiken i Dalarna har en grundläggande funktion i samhället, binder samman länet och erbjuder ett klimatsmart alternativ till bilen. Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet behöver dock öka och attraktiviteten stärkas för att skapa goda förutsättningar för människor att bo, verka och trivas i länet.

5.1 DEMOGRAFI

Den demografiska utvecklingen i Dalarna medför att vi får färre personer i arbetsför ålder. En lägre andel invånare i arbetsför ålder påverkar skatteunderlaget och är en utmaning för en framtida finansiering av all offentlig verksamhet, dit både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken hör. En demografisk förskjutning mot större andelar yngre och äldre som kan behöva använda kollektivtrafiken, skulle kunna leda till ett ökat behov av både skol-, sjuk- och färdtjänstresor i framtiden.

5.2 SAMHÄLLSPLANERING

Befolkningsutvecklingen i länet varierar. Vissa områden växer, medan andra krymper, vilket skapar olika typer av utmaningar för olika platser i Dalarna. Målkonflikterna är många exempelvis att ur ett ekonomiskt perspektiv motivera att trafikera gles- och landsbygd där få bor och få väljer att resa kollektivt, medan det ur ett socialt och miljömässigt perspektiv är ett bra alternativ och bidrar till utveckling i hela länet. Därför behövs ett förtydligande kring vilket basutbud av kollektivtrafik som är motiverat utifrån tillgänglighet, miljö och ekonomi utifrån olika förutsättningar. Det skapar en tydlighet kring vad som kan förväntas på vilken plats och vilka andra åtgärder som kan behövas för att skapa möjlighet att resa kollektivt. Basutbud och standardisering ska grunda sig på en analys utifrån givna parametrar så som befolkningstäthet, verksamhetsområden, turtäthet och fordonsresurser. Samhällsplanering är en del av lösningen i framtida planering där kollektivtrafik är en komponent.

5.3 ARBETSMARKNAD

Utvecklingen talar för att människor i allt högre utsträckning väljer, och vill kunna välja, utbildning och arbete oberoende av bostadsort. Den kompetens som efterfrågas av organisationer och företag finns ofta på andra orter än där man är lokaliserad och även om arbetsuppgifter och utbildningar kan ske på distans är fysisk infrastruktur fortfarande en central fråga. Den regionala arbetsmarknaden är beroende av goda livsmiljöer och god infrastruktur med kollektivtrafik både inom Dalarna såväl som över länsgränser.

Dalarnas arbetsmarknadsregioner behöver förstöras och det finns positiva effektsamband mellan tillgång till kollektivtrafik och sysselsättning där möjlighet till arbetspendling med kollektivtrafik är en viktig pusselbit. Många människor i Dalarna har sina arbetsplatser utanför länet och samtidigt har företag i länet behov av kompetens som finns utanför länet till sina verksamheter. Båda dessa förhållanden motiverar en god tillgång till länsöverskridande kollektivtrafik både på väg och på järnväg. Ska Dalarna attrahera inflyttning behöver kollektivtrafiken stärkas i starka stråk för att tillmötesgå behovet av studie- och arbetspendling, inom och utanför länet.

Dalarna har en stark och växande besöksnäring och är den största besöksdestinationen i Sverige utanför storstadsregionerna. Besöksdestinationerna varierar över året och kollektivtrafiken i Dalarna behöver vara mer följsam och erbjuda hållbara resor som ett alternativ till bilen för såväl arbetspendlare som gäster.

5.4 EKONOMI OCH FINANSIERING

Under senare tid har den globala ekonomiska utvecklingen och osäkerheten i vår omvärld fått effekter på hela samhällsekonomin. Kostnaderna för kollektivtrafiken är inte undantagna, utan ränteökningar och kraftigt höjda drivmedelspriser får direkt effekt på kostnadsbildningen. Det har bidragit till ett ansträngt ekonomiskt läge för den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Den ekonomiska utmaningen behöver omhändertas och ett arbete med syfte att skapa en långsiktig hållbar lösning för finansieringen av regionens kollektivtrafik är nödvändigt. Det är särskilt viktigt då det i närtid behöver tas beslut om hur trafiken ska organiseras och genomföras från juli 2026 då avtalen med nuvarande trafikföretag löper ut.

Det finns flera osäkerhetsfaktorer i hur utvecklingen av framtida kostnader och intäkter kommer att se ut. En av de stora frågorna är valet av framdrivningsteknik för kollektivtrafikens fordon i framtiden. Det finns en förväntan om att det offentliga samhället ska leda utvecklingen i klimatomställningen. Drivmedelsutvecklingen och dess kostnader, särskilt med avseende på fossilfria alternativ som biodrivmedel, biogas, vätgas och el, får stor påverkan på kostnadsnivån. Därtill blir tillgång till depåer, ladd- och drivmedelsinfrastruktur andra viktiga komponenter. Utvecklingen av mobilitetstjänster och utbyggnad av infrastruktur, framför allt järnvägsinfrastruktur är andra faktorer som kan påverka resandeutvecklingen och i förlängningen kollektivtrafikens intäkter.

Kostnaderna för utbyggnad av infrastruktur är svåra att förutse de närmaste åren, men med en övergång till eldrift är investeringsbehovet stort och en kostnadsökning att vänta. För närvarande pågår en översyn av nuvarande pris- och zonindelning. Förhoppningen är att det kan leda till ett enklare kollektivtrafiksystem med positiv effekt på resandevolymer och intäkter.

Ökande faktorpriser behöver mötas av effektiviseringar i verksamheten som håller kostnadsutvecklingen konstant. Den senaste tiden har situationen i omvärlden skapat kraftiga kostnadsökningar på energi- och drivmedelsmarknaderna. Samtidigt har en hög inflation och höjda marknadsräntor ytterligare bidragit till ett högt kostnadstryck.

Kommande beslut om inriktning för trafiken från 2026 och framåt blir vägledande för vilken omfattning på kollektivtrafiken som ska finnas och hur finansieringen förväntas se ut.

5.5 TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNINGAR

För att alla invånare och besökare i Dalarna ska kunna ta del av kollektivtrafiken krävs det både digitala och fysiska tillgänglighetsanpassningar.

Digital tillgänglighet innebär att man uppfyller bestämda parametrar för att personer med funktionshinder ska ha möjlighet att ta del av den information som finns på hemsidan och i mobilapplikationen.

Tillgänglighet i fysisk miljö handlar om att människor med varierad funktionsförmåga ska kunna förflytta sig säkert och självständigt, hitta dit man ska och veta när man är framme.

Den största utmaningen för en fullt ut tillgänglig kollektivtrafik finns i anpassningen av infrastrukturen för hållplatserna, inklusive gång- och cykelanslutningar till hållplatserna. Ett flertal hållplatser inom såväl det kommunala som det statliga vägnätet är i behov av anpassning och många behöver byggas om eller flyttas för att uppnå tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Utifrån såväl fordonens som hållplatsernas tillgänglighet behöver samtliga linjer inventeras för uppgifter om hur stor del av hela sträckningen som uppfyller tillgänglighet.

Plan för tillgänglighetsanpassning behöver tas fram i samverkan med kommuner och Trafikverket när linjeinventering är färdig.



5.6 KRIS- OCH SAMHÄLLSBEREDSKAP

Den globala utvecklingen med krig, pandemi och klimatpåverkan samt infrastrukturella störningar mm. påverkar Dalarna och länets närområde. Sedan regeringens beslut 2015 om att återuppta totalförvarsplaneringen har kollektivtrafiken ett ansvar att arbeta förebyggande med krisberedskapsplanering för att säkerställa att uppdraget som en samhällsviktig funktion även fungerar när samhället är under påfrestning. Utifrån krisens karaktär ska kollektivtrafiken kunna bistå kommuner, region och myndigheter.

Det krävs en nära dialog och krisplanering inom regionen, med kommunerna och med andra myndigheter för att planera för, och hantera en kris eller krig. I ett förebyggande arbete bör det säkerställas rutiner genom att kartlägga kritiska beroenden, risker och viktiga beröringspunkter.

Det behöver även finnas en plan för hur arbetet ska se ut tillsammans med upphandlade operatörer när en eventuell kris uppstår.

5.7 FRAMTIDA DRIVMEDEL OCH UTSLÄPPSFRIA FORDON

De ambitioner som länet har i klimatomställningen ska genomsyra den framtida kollektivtrafiken. Den osäkerhet som råder kring framtida drivmedel har kommenterats ovan i avsnittet om ekonomi och finansiering. EU-direktivet om rena fordon (CVD) och hur Sverige införlivar dess krav i den nationella lagstiftningen blir styrande för takten i omställningen och valet av fordon. Det blir en väsentlig komponent att omhänderta i den lösning som väljs för kollektivtrafiken i länet från 2026 och framåt.

Det är i skrivande stund näst intill en omöjlighet att peka ut vilka drivmedel som är mest förmånliga ekonomiskt samtidigt som de har liten eller ingen miljöpåverkan och finns tillgängliga på en marknad över tid. Dock behöver det drivmedel som ska användas i den framtida kollektivtrafiken i Dalarna bidra till ett klimatsmart Dalarna och därmed vara fossilfritt.

5.8 ETT ATTRAKTIVT OCH SAMMANHÅLLET KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEM

Dalarna har ett mycket högt bilnehav i förhållande till landet i övrigt och kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är lågt. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilresor måste det vara enkelt, prisvärt och/eller tidseffektivt att resa kollektivt. Det gäller hela resan; från planering, informationsinhämtning, köp av färdbevis, framkomlighet till hållplats, cykel- och bilparkering, tillgänglighet i både fasta och rörliga resenärsmiljöer till slutdestination.

Attraktiviteten behöver stärkas i stråk med stora resandevolymer för att få störst effekt på klimat och ekonomi, men inte på bekostnad av ett försämrat utbud i glesa delar av länet. Även där behövs ett utbud som möjliggör resor till och från arbete och service.

Målet om ett sammanhållet kollektivtrafiksystem behöver fortsatt utvecklas. Knappa resurser gör behovet stort av att så långt som möjligt nyttja den allmänna kollektivtrafiken för samordningsvinster med den särskilda kollektivtrafiken. Att öka beläggningen i befintliga fordon, att anpassa fordonstorlekar till reella behov, att samordna fler resbehov inom ramen för en resa i den särskilda kollektivtrafiken, att möjliggöra för fler särskilda persontransporter i den allmänna trafiken och att vidareutveckla skoltrafikutbudet inom ramen för den allmänna kollektivtrafiken är olika exempel som stärker resurseffektiviteten i systemet.

Mängden skoltrafik tenderar att öka i och med att skolor i lands- och glesbygd läggs ner och centraliseras, samtidigt som allt fler barn har dubbelt boende och erbjuds skolskjuts från två olika adresser. Skatteväxlingsöverenskommelsens möjlighet att samordna olika resbehov i de olika trafikformerna behöver omhändertas.



6. MÅLBILD FÖR DEN REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA

Målbilden för Region Dalarnas trafikförsörjningsprogram i Dalarna tar sin 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. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska knyta an till de målsättningar som Dalastrategin uttrycker.

Visionen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2022-2032 är:

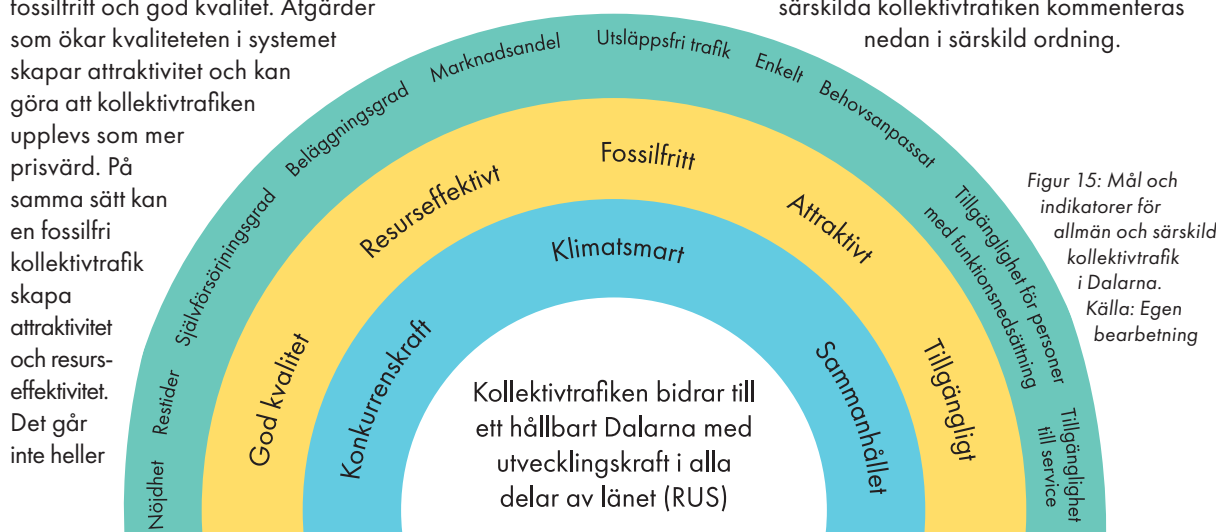
En resurseffektiv, tillgänglig, attraktiv och fossilfri kollektivtrafik med god kvalitet som bidrar till ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet!

Odelbarheter finns även inom de fokusområden som är en del av visionen; resurseffektivt, tillgängligt, attraktivt, fossilfritt och 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.

Alla indikatorer gäller för den allmänna kollektivtrafiken och de indikatorer som även gäller för den särskilda kollektivtrafiken kommenteras nedan i särskild ordning.



6.1 INDIKATORER

Nöjdhet - kunder och allmänhet

Nöjdhet över den allmänna trafiken hos kunder och allmänhet mäts i den årliga Kollektivtrafikbarometern. I allmänheten ingår såväl kunder som icke-kunder. Nöjdhet hos kunder inom den särskilda kollektivtrafiken mäts i Barometern för anropstyrd trafik och då för sjukresor och färdtjänst.

- 2019 var 53 procent av kunderna inom den allmänna trafiken nöjda eller mycket nöjda.
- 2019 var 40 procent av allmänheten nöjda eller mycket nöjda.
- 2019 var 91 procent av färdtjänstresenärerna inom den särskilda kollektivtrafiken nöjda eller mycket nöjda.
- 2019 var 91 procent av sjukresenärerna inom den särskilda kollektivtrafiken nöjda eller mycket nöjda.

Målet är att förbättra samtliga procentandelar under programperioden.

Restidskvoter i starka stråk

Restidskvoten beräknas som restid med kollektivtrafik enligt aktuella tidtabeller dividerat med restid med bil enligt Google. Kvoten beräknas för ett antal utvalda relationer som presenterats i avsnitt 4.

- 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.

Målet är att öka andelen relationer som når de uppsatta målnivåerna under programperioden.

Självförsörjningsgrad

Självförsörjningsgraden beräknas som de totala intäkterna från försäljning av olika färdbevis i den allmänna kollektivtrafiken med buss dividerat med den totala kostnaden för trafikens utförande. Källan är Region Dalarnas ekonomiredovisning.

- 2019 var självförsörjningsgraden, biljettintäkternas andel av trafik kostnaden, 24 procent.

Målet är att öka biljettintäkternas andel av trafikens totala kostnader under programperioden.

Beläggningsgrad

Beläggningsgraden ska mäta andelen sitt- och ståplatser som är belagda med resenärer (upptagna) vid en viss tidpunkt. Beläggningsgraden ska även mätas för den särskilda kollektivtrafiken och speglar då hur väl olika resbehov har samordnats.

I ett första steg mäts beläggningsgraden som påstigande per fordonskilometer inom respektive trafikområde.

Källan för den allmänna kollektivtrafiken är registreringen av antalet påstigande i biljettsystemet och den utförda trafiken.

2019 var det följande kvoter (påstigande per fordonskilometer) i allmän trafik inom respektive trafikområde:

- Trafikområde 1 - 0,47
- Trafikområde 2 - 0,33
- Trafikområde 3 - 0,82
- Trafikområde 4 - 0,16
- Trafikområde 5 - 0,25
- Trafikområde 6 - 0,28.

Mätvärden för den särskilda kollektivtrafiken saknas för närvarande.

Målet är att öka antalet påstigande per fordonskilometer under programperioden.

Under programperioden behöver metoder utvecklas för att mäta beläggningsgraden i den särskilda kollektivtrafiken. Dessutom behöver det utredas om det går att utveckla precisionen i beräkningarna genom att mäta avstigande och på så sätt kunna beräkna antal belagda platser i ett fordon under färd.

Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet

En central indikator för den allmänna kollektivtrafikens utveckling är dess andel av det motoriserade resandet. Marknadsandelen för den allmänna kollektivtrafiken mäts genom Kollektivtrafikbarometern. En större andel av resandet som sker i kollektivtrafiken bidrar till resurseffektivitet i samhället.

- 2019 var marknadsandelen 12 %.

Målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel under programperioden.

Andel trafik med förnybara drivmedel

Utsläppsfri allmän och särskild kollektivtrafik är en väsentlig del i målet om en fossilfri fordonsflotta. De fordon som används inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken ska möjliggöra utsläppsfri trafik. Trafiken ska dessutom utföras med fossilfria drivmedel. Fordonens egenskaper finns i miljö- och fordonsdatabasen, FRIDA. Målet ska mätas genom beräkningar av hur stor andel trafik som sker med fossilfria drivmedel.

I nuläget är det oklart hur stor andel trafik som sker med fossilfria drivmedel.

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

Under programperioden behöver metoder utvecklas för att mäta hur stor andel av allmän och särskild kollektivtrafik som utförs med förnybara drivmedel.

Enkelt

I Kollektivtrafikbarometern mäts hur kunder och allmänheten upplever om det är enkelt att resa i allmänna kollektivtrafiken med bolaget.

- 2019 svarade 42 procent av samtliga tillfrågade (allmänheten) att de instämmer i påståendet att det är enkelt att resa med bolaget.
- 2019 svarade 65 procent 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 bolaget.

Behovsanpassat

I Kollektivtrafikbarometern mäts hur kunder i kollektivtrafiken och allmänheten upplever att den allmänna kollektivtrafiken är användbar för de resbehov som finns.

- 2019 svarade 31 procent av samtliga tillfrågade (allmänheten) att de instämmer i påståendet att kollektivtrafiken är användbar för de resbehov som finns.
- 2019 svarade 63 procent av Dalatrafiks kunder att de instämmer i påståendet.

Målet är att öka andelen kunder och allmänhet som upplever att kollektivtrafiken är användbar för deras resbehov.



Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Regionala kollektivtrafikmyndigheten kan påverka tillgänglighetsaspekter i fordonen i samband med trafikupphandling. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att ta fram målsättningar, och för den egna verksamheten handlingsplaner, för vilka åtgärder som ska göras. Från och med att nya trafikavtal träder i kraft under år 2026 ska nuvarande branschgemensamma krav på fordonens utformning tillämpas.

Behovet av åtgärder i fasta miljöer för ökad tillgänglighet utifrån kriterierna är stort. Plan för tillgänglighetsanpassning sker i samverkan med kommuner och Trafikverket. Alla nybyggda hållplatser ska uppfylla tillgänglighetskraven.

Utifrån både fordonens och hållplatsernas tillgänglighet ska samtliga linjer inventeras för kartläggning av hur stor del av hela sträckningen som uppfyller tillgänglighetskraven. Identifieringen av tillgängliga linjesträckningar kommer att redovisas i den årliga trafikrapporten.

- 2022 var andelen fullt tillgängliga fordon i allmän kollektivtrafik 86 procent.
- 2022 var andelen fullt tillgängliga resecentrum 70 procent.
- 2022 var andelen fullt tillgängliga knutpunkter 36 procent.

För år 2022 saknas uppgift om andel fullt tillgängliga hållplatser, men inventering pågår utifrån nuvarande kriterier.

Mål och prioriteringsordning:

- Alla resecentrum (100 procent) ska vara tillgänglighetsanpassade 2026.
- Alla knutpunkter (100 procent) ska vara tillgänglighetsanpassade 2026.
- Alla bytespunkter (100 procent) med mer än 30 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade 2026, med mer än tio påstigande 2030.
- Alla stråk (100 procent) 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.

Geografisk tillgänglighet

Som komplement till att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionshinder behöver även den generella, geografiska tillgängligheten till kollektivtrafikens utbud adresseras. Inledningsvis kommer den mätas som andelen invånare som bor inom 400 meter från en hållplats med utbud av allmän kollektivtrafik.

- 2021 var det 72 procent av länets invånare som hade en hållplats inom 400 meter från sin bostad.

Målet är att öka den totala andelen under programperioden samt att inte försämra andelen för någon av länets kommuner.

Under programperioden behöver metoder utvecklas för att mäta tillgängligheten till utbud (turer och destinationer) vid olika hållplatser. Det ger bättre möjligheter att mäta kollektivtrafikens relevans och förmåga att möta invånarnas behov.

Utveckling av målbilden

Ovanstående målsättningar är i många delar likartat formulerade, med en ambition att i ett första steg förbättra resultatet för samtliga indikatorer. Det kommer parallellt att krävas särskilda utredningsåtgärder för att kunna fastställa hur stora förbättringar som krävs och inom vilken tidsram. Eventuella ambitionshöjningar som föreslås i nästa steg kommer samtidigt att behöva vägas mot att uppnå en långsiktig hållbar finansiering. Nödvändiga utredningsförslag för att fortsätta utveckla målbilden för Dalarnas kollektivtrafik presenteras i avsnitt 8. Aktiviteter och handlingsplaner behöver sedan preciseras och genomföras av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i samverkan med länets kommuner.

6.2 ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller flera olika åtgärder som syftar till att skydda miljön. Dessa finns omnämnda i olika delar av programmet och kommer att vara en viktig komponent i kravställningen av trafiken från 2026 och framåt. Exempel på åtgärder som bidrar till att skydda miljön är:

- ▶ Målet om trafik med fossilfria drivmedel är en viktig del i att utveckla verksamheten. Det sker genom att ställa krav på vilka fordon och drivmedel som får användas i kollektivtrafiken.
- ▶ I kommande trafikavtal kommer krav på energieffektiva och utsläppsfria fordon att ta sin utgångspunkt i standarder som finns uttalade med hänsyn även till framtida lagkrav.
- ▶ Det sker även fortsatt utveckling av energi-effektivisering i fastigheter och depåer samt kemikaliehantering.
- ▶ Målen om att stärka kollektivtrafikens attraktivitet, öka beläggingsgraden och öka dess marknadsandel av det motoriserande resandet leder alla till minskade utsläpp och minskad klimatpåverkan från fossildriven biltrafik.





7. UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Trafikförsörjningsprogrammet är ett långsiktigt måldokument för utvecklingen av kollektivtrafiken i Dalarna. För att säkerställa att utvecklingen av verksamheten går i önskad riktning behöver den följas upp och utvärderas. Uppföljningen innebär att hämta in information om de indikatorer som presenterats i avsnitt 6 för jämförelser över tid. Utvärdering är att fördjupa analysen om hur indikatorerna utvecklas för att förstå varför det ser ut som det gör. Uppföljning och utvärdering ger lärdomar som ökar förmågan att utveckla verksamheten för framtiden.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, artikel 7, ställer krav på den regionala kollektivtrafikmyndigheten att årligen redovisa en samlad rapport om del allmänna trafikplikten inom sitt ansvarsområde. Rapporten ska ta hänsyn till de mål som fastställs i trafikförsörjningsprogrammet och möjliggöra övervakning och utvärdering av kollektivtrafikkätets effektivitet, kvalitet och finansiering.

Det innebär att målen i trafikförsörjningsprogrammet följs upp årligen. I samband med uppföljningen redovisas vilka insatser som genomförts, hur de genomförts och vilka effekter och resultat som uppnåtts.

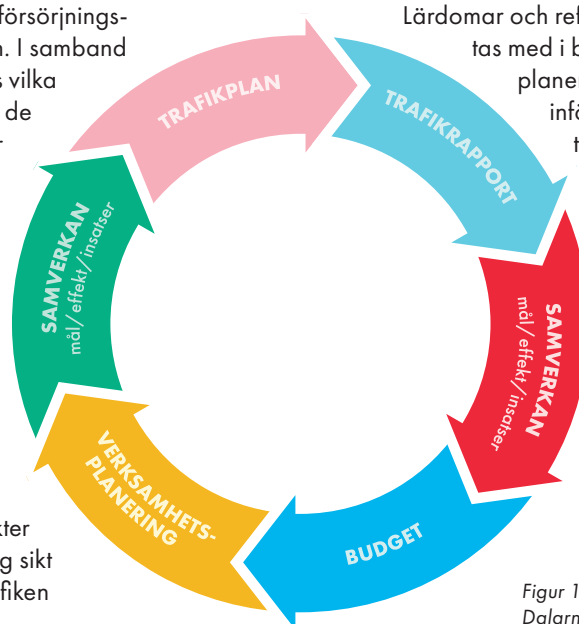
Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt kollektivtrafiklagen uppdateras vid behov och rekommendationen är att aktualitetspröva innehållet vid varje ny mandatperiod. I samband med det ska en mera djupgående analys göras, där åtgärder och effekter redovisas på kort och på lång sikt och beskriver hur kollektivtrafiken

utvecklas enligt trafikförsörjningsprogrammets målbild.

För att säkerställa en systematik i uppföljning, samverkan och dialog kring kollektivtrafikens utveckling fastslås nedanstående årshjul (figur 16). Aktiviteterna i årshjulet sker under ett visst kalenderår, men har fokus på både föregående och efterföljande kalenderår. Uppföljning av föregående års verksamhet sker i inledningen av året. Dialog och samverkan med kommunala företrädare och andra aktörer föreslås därefter ske kring utfallet.

Lärdomar och reflektioner från uppföljningen tas med i budgetarbete och verksamhetsplanering innan ny dialog sker inför fastställande av den årliga trafikplanen i slutet av året som preciserar utbudet av kollektivtrafik kommande år.

Årshjulet ska inte ses som en uttömmande bild av aktiviteter och dialoger på alla nivåer inom kollektivtrafikområdet, utan som en övergripande bild av moment som behöver genomföras inom området.



Figur 16: Strategiskt årshjul för kollektivtrafik i Dalarna. Källa: Egen bearbetning



8. STRATEGISKA INITIATIV UNDER PROGRAMPERIODEN

Strategiska initiativ är utredningar som behöver genomföras för att skapa förutsättningar för uppföljning och utvärdering, beslut om upphandling samt möjliggöra ett mer heltäckande regionalt trafikförsörjningsprogram i framtiden. Det är allt från mindre samhällsanalyser till större utredningsuppdrag.

8.1 INFÖR BESLUT OM NYA TRAFIKAVTAL OCH UPPHANDLING

Ekonomisk uppföljning och prognos

I och med att nuvarande trafikavtal för allmän och särskild kollektivtrafik löper ut i juli 2026 behövs en utredning om ekonomin i nu gällande avtal samt en prognos för vad som kan förväntas i den kommande avtalsperioden. Utredningen behöver bygga på erfarenheter från nyligen genomförda upphandlingar i Sverige samt erfarenheter av trafik i egen regi för såväl allmän som särskild kollektivtrafik, konkurrensläge, ambitioner om trafikens omfattning och avtalens storlek och ställas i relation till det ekonomiska utrymme som finns för ett genomförande.

Basutbud och standardisering av kollektivtrafiken i Dalarna

Som en del i att tydliggöra den framtida inriktningen och omfattningen av kollektivtrafiken i länet behövs en nulägesanalys av utbud, efterfrågan och ekonomi som kan ligga till grund för en framtida kollektivtrafikstrategi. Strategin ska ge vägledning om vilket basutbud och standard av kollektivtrafik som kan förväntas i olika delar av länet. Viktiga parametrar i analysen är bland annat befolkningstäthet, verksamhetsområden och servicecentra, men en genomlysning av demografiska och geografiska förhållanden krävs för att identifiera behov och lösningar.

Restidskvoter

De restidskvoter som är redovisade i programmet är översiktliga beräkningar av relationer inom länet. Beräkningarna är i behov av komplettering med restidskvoter i starka pendlingsrelationer till orter i angränsande län. Därutöver behöver även metoden för beräkning av restidskvoter utvecklas. Nuvarande metod ger en förenklad, och sannolikt underskattad, bild av restiden med kollektivtrafik från punkt till punkt baserat på tidtabeller, men mer precisa värden skulle fås med beräkningar som utgår från arbetsställen, utbildningsplatser och bostäder.

8. 2 INFÖR NÄSTA AKTUALISERINGSTILLFÄLLE

Metodutveckling av rättighetsbaserat ungdomsperspektiv

Region Dalarna har i projektet Stärkt regional planering under 2022 tagit fram en grund till en metodutveckling som inkluderar och stärker ungdomsperspektivet inom kollektivtrafik, och andra kommunala och regionala planerings- och utvecklingsfrågor i Dalarna. Metoden behöver vidareutvecklas, anpassas och implementeras i kollektivtrafikförvaltningens arbete.

Handlingsplan för funktionshinder- anpassning av kollektivtrafiken

Personer med funktionsnedsättningar tenderar att vara mindre delaktiga i sociala sammanhang och där spelar kollektivtrafiken en viktig roll i ett sammanhållet Dalarna. Det behövs en konkret handlingsplan för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken utifrån målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och Region Dalarnas policydokument för funktionshinderanpassning. Handlingsplanen ska innehålla en beskrivning av vilka turer som är anpassade för vilka funktionshinder. En sådan beskrivning minskar trösklarna för de personer som idag av olika anledningar hindras från att använda kollektivtrafiken.

Förbättra underlag och analys av kundundersökningar

Nuvarande kundundersökningar behöver omhändertas i större utsträckning för att identifiera drivkrafter till nöjda kunder och ökat resande. Då kan riktade åtgärder identifieras i syfte att påverka dessa mål. Undersökningen av kunder inom den särskilda kollektivtrafiken är idag begränsad till färdtjänst och sjukresor. Det finns möjlighet att utöka omfattningen av barometern för anropstyrd trafik (ANBARO) till att inkludera även skoltrafik. Skoltrafiken är en viktig del i utbudet av allmän kollektivtrafik, men har sin egentliga hemvist i den särskilda kollektivtrafiken. Av den anledningen är det väsentligt att fånga elevers och vårdnadshavares upplevelse av skoltrafiken. Det behöver närmare utredas om ANBARO är rätt väg att gå för att fånga skoltrafikens kvalitet i Dalarna.

Översyn av reglemente för färdtjänst och riksfärdtjänst och finansiering av myndighetsutövning

Nuvarande reglemente för färdtjänst har varit gällande sedan 1 januari 2020. Det finns skäl att se över och anpassa dessa reglementen utifrån förändrade förutsättningar och behov. Därutöver är finansieringen av myndighetsutövningen (tillståndsgivningen) av färdtjänst också i behov av en översyn och skatteväxling mellan kommunerna och Region Dalarna.

Planering och uppföljning av den spårbundna kollektivtrafiken

Nulägesgenomgången har indikerat en del utmaningar i att få fram grundläggande uppgifter om trafik, kostnader och intäkter för den upphandlade tågtrafiken. Det finns därför ett behov av att ta ett samlat grepp kring tågtrafiken för att det ska vara enklare att se vilken roll den har i den allmänna kollektivtrafiken, hur den kan följas upp och hur den bäst samordnas med den allmänna kollektivtrafiken med buss i länet i syfte att skapa ett sammanhållet och kostnadseffektivt utbud.





9. BILAGA – REGLEMENTE OCH EGENAVGIFTER FÖR FÄRDTJÄNST OCH RIKSFÄRDTJÄNST

➤ [Riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst i Dalarnas län \(dalatrafik.se\)](#)

➤ Egenavgifter för färdtjänst (2022-12-12)

Kostnaden du betalar beror på hur och när du reser

Egenavgiften för din färdtjänstresa beror på hur många kilometer du reser. Om din resa påbörjas mellan klockan 23:00 och 04:00 så är det dubbel avgift.

Kilometer	Pris enkelresa (SEK)	Pris på natten (SEK)
0-10 km	50	100
11-20 km	60	120
21-30 km	70	140
31-50 km	85	170
51-70 km	95	190
71-90 km	110	220
91-100 km	125	250
101-125 km	155	310
126-150 km	200	400
151-175 km	235	470
176-200 km	265	530
201-225 km	305	610
226-250 km	330	660
251-275 km	360	720
276-300 km	385	770
301-350 km	445	890
351-400 km	505	1010
Längre än 400 km	545	1090

➤ Egenavgifter för riksfärdtjänst (2022-12-12).

Kostnaden du betalar beror på hur gammal du är och hur du reser

Egenavgiften du betalar för din resa med riksfärdtjänsten beror dels på hur långt du reser och på hur gammal du är.

Kilometer	Pris enkelresa upp till och med 25 år (SEK)	Pris enkelresa 26 år och äldre (SEK)
0-100 km	73	105
101-125 km	91	130
126-150 km	115	165
151-175 km	136	195
176-200 km	154	220
201-225 km	178	255
226-250 km	192	275
251-275 km	210	300
276-300 km	224	320
301-350 km	259	370
351-400 km	294	420
401-450 km	318	455
451-500 km	336	480
501-600 km	374	535
601-750 km	420	600
751-1000 km	458	655
1001-1250 km	476	680
1251-1500 km	490	700
Längre än 1501 km	528	755

