



Kollektivtrafiknämnden 2017-11-16

Information om budget 2018

Peter Hansson, ekonomidirektör

2017-11-21

1

Kollektivtrafik 2018, info ekonomi



- Övertagande berörda bolag, Dalatrafik, Tåg i Bergslagen och Transitio.
 - Värdering av bolag utgående från ingående aktiekapital.
 - Lösen av kommunal del av RD ägande av Dalatrafik (50%, 11,5 mkr, lösa revers)
 - Borttagande av kommunalt ansvar för underborgen i Transitio
 - Kollektivtrafikförvaltningens verksamhet bedrivs i förvaltningsform från 2018-01-01.
 - Dalatrafik AB initialt vilande 2018, detsamma gäller DT Service AB där verksamhet överförs till Landstingsfastigheter.
- *Beslut LF nov. Samtliga punkter beräknas verkställda senast 2017-12-31.*

2017-11-21

2

Kollektivtrafik 2018, info ekonomi



- Status skatteväxlingsprocess.
 - Samtliga KF och LF har fattat beslut och ansökan till finansdepartementet är skickad. Svar från regering förväntas i slutet av nov.
 - Överklagande av beslutet har skett till förvaltningsrätten, oklart när beslut kommer och om/hur detta påverkar regeringens beslut.
 - Vid beslut om skattenivå 2018 (LF och KF senast i november) bör följande gemensamma kommentar lämnas ("förutsatt att regeringen godkänner landstinget och kommunernas skatteväxlingsbegäran och därmed ny länsvis skattesats för landstinget och kommunerna från och med 1 januari 2018").
 - LD höjer skatten med 47 öre till totalt 11,63 kr 2018. **Beslut LF nov.**
- Övrigt
 - Kommunernas avtal om överlåtelse av huvudmannaskap för färdtjänst och riksferdtjänst till RKTU övertas av den nya huvudmannen LD 2018 med oförändrade villkor (kommunal finansiering mm).

2017-11-21

3

Budget 2018 kollektivtrafik



Budget 2018 (Rambudget inom Landstinget Dalarna)

Kollektivtrafik 2018:

(Belopp i tkr)

Intäkter

Driftbidrag (Skatteväxling inkl övergångsersättning)	578 113
Driftbidrag ram för omställning	55 000
Kommunala beställningar	70 909
Sjukresor	98 000
Skolkort	42 322
Trafikintäkter (Stråk)	23 105
Trafikintäkter	90 895
Summa:	958 344

Bruttokostnader

Linjetrafik	492 561
Servicetrafik Färdtjänst	51 076
Servicetrafik Skolresor	21 630
Kommunala beställningar	70 909
Linjetrafik (Stråk)	103 835
Tågtrafik	56 800
Servicetrafik Sjukresor	95 744
Tekniska system o Admin	65 788
Summa:	958 344

Total nettokostnad Landstinget 0

Tillkommer budgetmässig effekt av överföring ansvar/resurs från Region Dalarna och LD.

2017-11-21

4

Omställningsbudget kollektivtrafik 2018



- Till kollektivtrafiknämnd december skall handlingsplan för omställningsbudget beredas och omfattande:
 - Förslag till åtgärder, dess förutsättningar och konsekvenser
 - Förväntad ekonomisk effekt (per åtgärd)
 - Tidplan för genomförande
 - Eventuella omställningskostnader kopplat till bildandet av ny kollektivtrafikförvaltning.



REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGS- PROGRAM FÖR DALARNAS LÄN 2018-2022



Rapporten sammanställd av:
Erik Ferneborg, samhällsplanerare

Region Dalarna, enheten för samhällsbyggnad
Oktober 2017

Innehåll

Förkortningar	3
1 Inledning	4
1.1 Kollektivtrafikens främsta uppgift.....	4
1.2 Trafikförsörjningsprogrammet – politisk viljeinriktning.....	4
2 Den samlade målbilden inom transportpolitiken.....	6
2.1 EU-mål.....	6
2.2 Den nationella transportpolitikens mål.....	6
2.3 Den regionala utvecklingsstrategin ”Dalastrategin – Dalarna 2020”	7
3 Målbeskrivning för kollektivtrafiken i Dalarna	9
3.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell	9
3.2 Strategiska ställningstaganden.....	10
3.3 Huvudmål, delmål och mätbara måltal	12
3.4 Sammanställning av nödvändiga åtgärder.....	20
4 Dalarnas behov av kollektivtrafik	24
4.1 Dalarnas geografi och befolkning	24
4.2 Arbetspendling för att tillgodose näringsliv, kommuner, landsting och medborgares behov	24
5 Nuvarande kollektivtrafik inom, till och från Dalarna	28
5.1 Kollektivtrafik till och från Dalarna	28
5.2 Kollektivtrafik i Dalarna.....	30
5.3 Särskild kollektivtrafik.....	31
5.4 Kommersiell trafik.....	32
6 Rättigheter och skyldigheter för kollektivtrafikföretag	36
7 Framtida regional trafik i Dalarna.....	37
7.1 Fortsatt utveckling.....	38
7.2 Stråktrafik.....	39
7.3 Lokal trafik.....	40
7.4 Serviceresor.....	40
7.5 Vidgat utrymme i kollektivtrafiklagen	41
7.6 Ambitioner för framtida persontrafik på järnväg	41
7.7 Bättre och effektivare persontrafik på järnväg.....	42
7.8 Förutsättningar på lång sikt.....	43
8 Tillgänglighet för funktionsnedsatta.....	44
8.1 Inventering och åtgärder	44
9 Ökat resande och ökad marknadsandel	47
9.1 Stor potential.....	47
9.2 Olika lokala förutsättningar.....	47
9.3 Resenärernas önskemål.....	48
10 Kostnads- och resandeutveckling.....	49
10.1 Kostnadsutveckling.....	49
10.2 Resandeutveckling.....	49
10.3 Framtidens resande och kostnader	50
10.4 Stimulera minskad bilanvändning.....	50

11	Åtgärder för att skydda miljön.....	52
11.1	Region Dalarnas kontrollista.....	52
11.2	För miljöns kvalitet.....	53
12	Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet	54
12.1	Dialog	54
12.2	Nyckeltal	55
13	Genomförande	56
14	Litteraturlista	57

FÖRKORTNINGAR

Lt D	Landstinget Dalarna
RKM	Regionala kollektivtrafikmyndigheten
KTF	Kollektivtrafikförvaltningen
TRV	Trafikverket
DALK	Dalarnas kommuner
LST-W	Länsstyrelsen Dalarna
REGW	Region Dalarna
Trop.	Trafikoperatörerna
A RKM	Angränsande RKM
Närl.	Näringslivet
AG	Arbetsgivare
AT	Arbetsstagare
Stud.	Studenter
Akad.	Akademin
Fä.	Färdtjänsten
Rfä.	Riksfärdtjänsten
Civ.	Civilsamhället
Res.	Resenärerna

1 INLEDNING

Region Dalarna är regional kollektivtrafikmyndighet i Dalarna och har därmed ett myndighetsansvar i enlighet med lagen om kollektivtrafik (2010:1065) för länets kollektivtrafik. Kollektivtrafiken och trafiksystemet på väg och järnväg är en viktig förutsättning för utvecklingen av Dalarna. Kollektivtrafikens uppgift är att bidra till att hela Dalarna är en funktionell region i vid mening. I detta sammanhang är det ur flera aspekter viktigt att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik. Detta tar sig uttryck i en rad olika krav och förväntningar på trafiksystemet, särskilt i fråga om den regionala tågtrafiken. En viktig uppgift är att utforma kollektivtrafiken så att de starka sidorna hos respektive trafikslag utnyttjas på bästa sätt. De olika trafikslagen buss och tåg ska verka och samordnas i syfte att ge största totala nytta. Störst regional nytta skapas av en kollektivtrafik som ger hög tillgänglighet på flera geografiska nivåer samtidigt; inom och mellan befolkningstäta områden, inom och mellan större arbetsmarknadsregioner samt med en effektiv koppling till de interregionala och nationella trafiksystemen.

1.1 Kollektivtrafikens främsta uppgift

Kollektivtrafikens främsta uppgift är att knyta samman regioner såväl inom Dalarna som till angränsande regioner i Dalarna i syfte att skapa förutsättningar för effektiv arbetspendling, god tillgänglighet till utbildning och god tillgänglighet till vård och serviceinrättningar. Detta görs genom att främst expandera trafiken i starka stråk. Starka stråk kännetecknas av ett bra trafikutbud, stort resande och god trafikekonomi. Här finns också de bästa förutsättningarna för ytterligare ökat utbud, hög konkurrenskraft och resandeökning. En sådan utveckling bidrar till ytterligare regional integration och därmed bättre fungerande arbetsmarknad, ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

En särställning inom den starka trafiken har den snabba långväga trafiken särskilt på järnväg, men till viss del också med buss. Dalarna består till stora delar av glest befolkade områden där resandet är litet. Även på landsbygden har kollektivtrafiken en viktig uppgift att tillgodose behovet av regional tillgänglighet för de boende. I dessa områden krävs en lokal yttäckande matartrafik, som ansluter till starka stråk. Uppgiften innebär således att upprätthålla en bra kollektivtrafikförsörjning på alla nivåer, från det mest lokala till det regionala och interregionala, som handlar om att knyta samman olika regiondelar till en gemensam marknad för boende, arbete, utbildning, service och fritidssupplevelser.

1.2 Trafikförsörjningsprogrammet – politisk viljeinriktning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är politikens uttryck för de ambitioner och riktningar som kollektivtrafiken i Dalarna bör präglas av. Här ska den upphandlade trafiken ses tillsammans med den kommersiella kollektivtrafiken som viktiga komplement till varandra och att det för den Regionala kollektivtrafikmyndighetens därför är det totala utbudet av kollektivtrafik som räknas. Trafikförsörjningsprogrammet belyser därför Dalarnas vision och mål ur kollektivtrafikperspektiv med ett totalt kollektivtrafikutbud som har ambitionen att möta de målsättningar som finns. Kollektivtrafikens aktörer bereds därmed möjlighet att se hur regionen kommer att komplettera den kommersiella trafiken med upphandlad trafik i syfte att uppnå målen.

I detta huvuddokument redogörs inte för detaljerade förhållanden på driftnivå och organisation. För det finns dokumentet ”Trafikförsörjningsplan” som skrivs årligen och som redovisar den konkreta trafiken, kostnader och resande, trafikbeställningar, linjer och planeringsprocessen. Trafikförsörjningsplanen utgör ett komplement till Trafikförsörjningsprogrammet. I Trafikförsörjningsprogrammet återkommer nationella perspektiv på kollektivtrafiken, bl.a. i avsnittet om kostnads- och resandeutveckling. Det är viktigt för förståelsen av de egna utmaningarna och perspektiv på länets politiska viljeinriktning för kollektivtrafiken.

2 DEN SAMLADE MÅLBILDEN INOM TRANSPORTPOLITIKEN

2.1 EU-mål

År 2011 antog EU-kommissionen den nuvarande vitboken för transport: *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Vitboken, tillsammans med Europa 2020-strategin (EU 2020), är det politiska ramverket för EU:s lagstiftning inom transportsektorn. Vitboken är en bred strategi för att uppnå ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem med mål om ökad rörlighet för att främja tillväxt och sysselsättning. Den behandlar samtliga trafikslag och prioriteringar som säkerhet, resurseffektivitet samt minskat oljeberoende i transportsektorn. Ett övergripande mål är att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 60% till år 2050. De tio målen identifierade i vitboken är menade att användas som riktmärken för att mäta uppfyllandet av strategin.

Inriktningen för den europeiska transportpolitiken enligt EU-kommissionen är att förse medborgarna och näringslivet med ett effektivt transportsystem som kännetecknas av:

- Stor rörlighet för medborgare och näringslivet.
- Miljöanpassning.
- Trygg energiförsörjning.
- Goda anställnings- och arbetsvillkor.
- Skydd och säkerhet för resenärer och allmänhet.
- Innovativ utveckling.
- Internationellt samarbete.

2.2 Den nationella transportpolitikens mål

Det övergripande målet för den svenska transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta har preciserats i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transport-systemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt genom att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa som är viktiga aspekter i ett hållbart transportsystem. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Nationella och regionala miljömål

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 transporter. Nya reviderade nationella mål föranleder även regionala revideringar framöver (nytt miljömålsprogram 2017–2020 för Dalarna). De miljömål som är viktigast för transportsektorns verksamhet är:

- Generationsmålet.
- Bara naturlig försurning.
- Ingen övergödning.
- Ett rikt växt- och djurliv.
- Begränsad klimatpåverkan.
- God bebyggd miljö.
- Frisk luft.

Det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 är också viktigt.

En väl fungerande infrastruktur är avgörande för Dalarna som ett av landets ledande besöks- och exportlän. Att få till stånd mer resurssnåla och miljövänliga transporter, är en av de största utmaningarna om miljömålen ska kunna uppnås.

Inom ramen för en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning av transportinfrastrukturplaneringen, har det gjorts en avgränsning av betydande miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning.
- Påverkan på människors hälsa av luftutsläpp, buller och förorening av dricksvatten.
- Påverkan på landskapet, bland annat påverkan på natur-, kulturmiljö och friluftsvärden.

2.3 Den regionala utvecklingsstrategin "Dalastrategin – Dalarna 2020"

"Dalastrategin – Dalarna 2020" handlar om hur man på bästa sätt kan ta vara på och utveckla Dalarnas möjligheter. Dalastrategin tar sin utgångspunkt i EU 2020 – EU:s strategi för smart och hållbar tillväxt för alla och ett antal nationella strategidokument.

De fyra vägvalen för att förverkliga målen i Dalastrategin

De vägval som gjorts för Dalarnas gemensamma utvecklingsarbete omfattar de områden som enskilt och tillsammans har bedömts vara särskilt viktiga för vår beredskap att möta framtida utmaningar och för att nå de uppsatta målen för tillväxtarbetet i Dalarna.

Vägval 1: kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud

Ett vägval som betonar betydelsen av att möta den demografiska framtidsbilden och den allt mer kunskapsbaserade ekonomin.

- Fokusera på höjd utbildningsnivå och livslångt lärande.
- Stärka samverkan mellan arbetsgivare och utbildningsanordnare.
- Öka deltagandet i arbetslivet.
- Bredda och fördjupa arbetet med kompetensförsörjning i områden där behov av stor nyrekrytering kan förutses.
- Uppmärksamma betydelsen av attraktiva arbetsplatser.

Vägval 2: innovativa miljöer och entreprenörskap

Ett vägval som betonar betydelsen av näringslivets förändrings- och konkurrensförmåga.

- Utveckla öppna kluster och kunskapsmiljöer.
- Stärk befintliga tillväxtområden och utveckla nya.
- Vidareutveckla tillväxtinsatser för nya och växande företag.
- Stärk forskning och utveckling kopplad till Dalarnas styrkeområden.
- Stimulera nyföretagande och ett långsiktigt entreprenörskap.

Vägval 3: tillgänglighet och infrastruktur

Ett vägval som betonar betydelsen av att leva och verka i ett vardagligt utbyte med en allt större omvärld.

- Öka människors rörlighet med kollektivtrafiken som bas.
- Stödja utvecklingen mot förnybara drivmedel, energieffektiva fordon och ändrade vägvänor.
- Möta näringslivets behov av ökad transportkapacitet.
- Skapa förutsättningar för effektiv datakommunikation och främja användningen av tjänster inom informations- och kommunikationsteknik.

Vägval 4: livskvalitet och attraktionskraft

Ett vägval som betonar det goda livet och platsens betydelse.

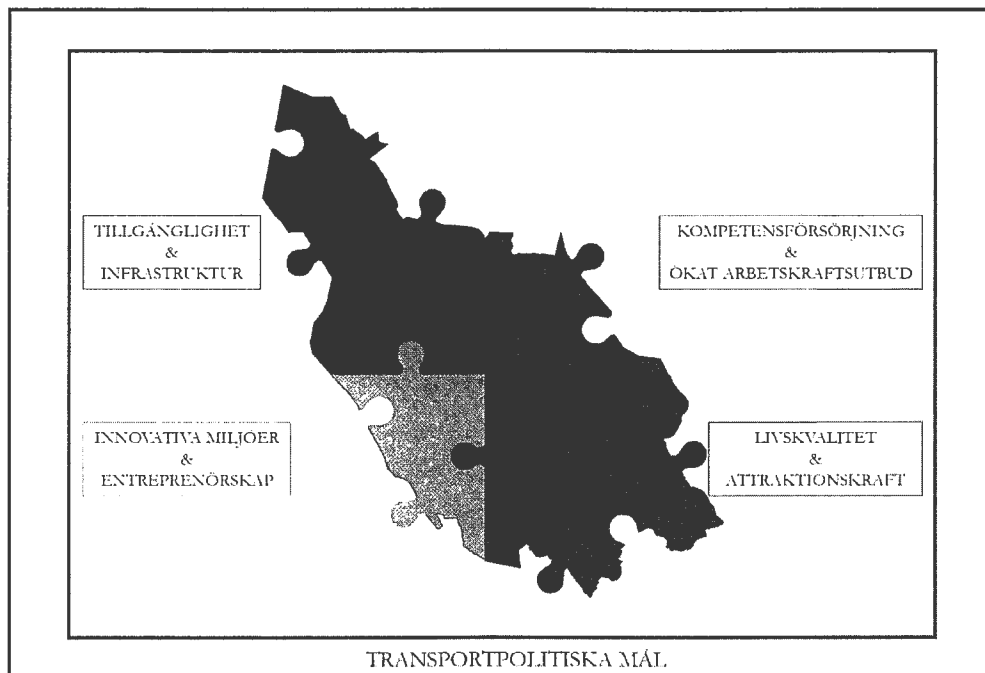
- Förstärk folkhälsoperspektivet för tillväxtarbetet.
- Skapa utrymme för delaktighet och inflytande samt stimulera utvecklingsinitiativ.
- Ta till vara mångfald som tillväxtfaktor.
- Ta vara på kulturen som utvecklingsresurs.
- Vårda och utveckla natur- och kulturmiljöerna.
- Utveckla en god och väl fungerande service i hela länet.
- Tillgänglighet till viktig infrastruktur, så som sjukhus/sjukvård.
- Öka bostadsbyggandet.

3 MÅLBESKRIVNING FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA

Nedan beskrivs, målmodellen, strategiska ställningstaganden, huvudmål, delmål och mätbara måttal som avser att tillsammans beskriva den långsiktiga målbilden för kollektivtrafiken i Dalarna. Målbilden har sitt ursprung i de nationella transportpolitiska målen, Dalastrategin samt den Regionala systemanalysen, men har anpassats till de förutsättningar och sammanhang som Dalarnas kollektivtrafik har att förhålla sig till. Dalastrategins övergripande vision delas av Trafikförsörjningsprogrammet och ska fungera som ledstjärna för kollektivtrafikens utveckling i Dalarna:

Dalarna ska möta framtidsutmaningar med lust, vilja och skapandekraft, där alla kan utvecklas och finna sin plats.

3.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell.



Figur 1. Grafisk skiss för att illustrera Trafikförsörjningsprogrammets målmodell och funktion.

De nationella transportpolitiska målen har tolkats ur Dalarnas perspektiv och utgör tillsammans med Dalastrategins vägval ramen för kollektivtrafikresandets målbild. Tolkningen av vägvalen har för kollektivtrafiken illustreras med fyra pusselbitar som tillsammans bildar ett Dalarna lika sammanlänkat i sig självt som med omvärlden. Det sammansatta pusslet som en enhet representerar de strategiska ställningstagandena och målmodellens pusselbitar representerar huvudmål med delmål och måttal, som syftar till att specificera etappmål fram till och med 2030, samt visa vilka av kollektivtrafikens aktörer som ansvarar för att se till att målen nås. Målbilden kompletteras med nödvändiga åtgärder att genomföra under programperioden.

3.2 Strategiska ställningstaganden

De strategiska ställningstagandena ska genomsyra samtliga mål och är centrala för kollektivtrafiksystemets utveckling fram till 2030.

Trafikhuvudmannen (Kollektivtrafikförvaltningen) är den juridiska person som i Dalarnas län ansvarar för att verkställa de antagna strategiska ställningstagandena. Detta ska delvis ske genom att kontinuerligt bjuda in till årliga samråd med *kollektivtrafikens aktörer* för att utbyta information kring vad respektive aktör gör för att bidra till uppfyllnad av Trafikförsörjningsprogrammets målbild. Samråden skall även fungera som ett tillfälle att diskutera och hitta gemensamma lösningar på systematiska problem inom kollektivtrafiken

Ökad samverkan

Samverkan är ett nyckelord för Dalarnas trafikförsörjningsprogram, och detta riktas särskilt mot de av kollektivtrafikens aktörer i Dalarna som ansvarar för att målbildens olika delar uppfylls. I första hand vilar ansvaret för kollektivtrafiken på den Regionala kollektivtrafikmyndigheten och den utförande huvudmannen i form av Kollektivtrafikförvaltningen, men även Dalarnas kommuner, Trafikverket och trafikoperatörerna ansvarar för att ge förutsättningar för en robust kollektivtrafik som bidrar till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Ett visst ansvar ligger även hos angränsande läns motsvarigheter, Länsstyrelsen Dalarna, näringslivet och akademien att samverka och bidra till gemensamma lösningar som minimerar hindren och maximerar förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling inom och över länsgränserna.

Dalarnas kommuner har en särskild viktig roll att fylla för att öka kollektivtrafikens möjligheter till att utvecklas. Den regionalt antagna politiska viljeriktningen behöver därför förlängas via kommunernas Översiktsplaner och Detaljplaner för att ge kollektivtrafiken de nödvändiga förutsättningar som behövs för en god samhällsutveckling.

Länsstyrelsen Dalarna har ett särskilt tillsynsansvar för allmänna platser gentemot kommunerna och deras planering av markanvändning, samt andra ansvarsområden som kan samordnas med kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

Trafikverkets utvecklingsansvar för de nationella transportpolitiska målen, binder dem till att bistå kollektivtrafikförvaltningen kunskap och stöd. Ett aktivt kunskapsutbyte och stöd från de nationella samverkansorganisationerna *Svensk kollektivtrafik* och *Samtrafiken* är avgörande för att Dalarnas kollektivtrafik ska kunna länkas samman med den kollektivtrafikutveckling som sker nationellt.

Ambitionen om ökad samverkan är även eftersträvaransvärt inom kollektivtrafikförvaltningens egen organisation för att en bättre förståelse mellan kollegor och respektives arbetsuppgifter inom olika enheter. Sist men inte minst har även civilsamhället och enskilda resenärer ett ansvar att efter förmåga bidra till kollektivtrafikens utveckling, hålla sig informerade och göra medvetna val vid resande.

Ökad hållbarhet

Framtidens kollektivtrafik ska tydligt sträva mot långsiktig hållbarhet, med ambitionen om en kollektivtrafik som är ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar. Den ekonomiska hållbarheten är ett medel och en förutsättning för såväl social som ekologisk hållbarhet genom en kostnadseffektiv utveckling av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken skall vara en drivkraft för utvecklandet av det långsiktigt hållbara samhället med människans behov i fokus. Socialt hållbar kollektivtrafik sätter resenären i fokus, och strävar efter att tillmötesgå alla resenärers olika behov av service, tillgänglighet och flexibilitet med de sju diskrimineringsgrunderna som utgångspunkt. Folkhälsoaspekten är starkt kopplad till den sociala hållbarheten och har ett samband med attraktiv kollektivtrafik. Ekologisk hållbarhet sätter tydliga ramar för utvecklingen av kollektivtrafiken, och ställer krav om fossilfrihet och ansvarsfullt nyttjande av fossilberoende resurser. Kollektivtrafiken ska sträva efter att göra minimal påverkan på vår miljö, och maximal nytta för framför allt resenären men även kollektivtrafikens övriga aktörer.

Kollektivtrafiken i Dalarna ska bidra till att kollektivtrafikbranschens s.k. fördubblingsmål om en nationellt fördubblad marknadsandel nås på sikt, genom att öka det totala antalet resor som görs med kollektivtrafik och därigenom höja kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till annan motordriven persontransport.

Ökad mobilitet

I enlighet med konceptet kombinerad mobilitet (MaaS - Mobility as a service) är målet att resenären ska kunna kombinera färd sätt efter sina behov, men med kollektivtrafiken som grund. Dalarna bör, likt andra län, på sikt kunna erbjuda ett sömlöst kollektivtrafikresande som går att kombinera med t.ex. bilpool eller lånecykel, likväl som taxi eller privata fordon. Detta gör att även den digitala infrastrukturen måste utvecklas för att resenärer enkelt ska kunna sammanlänka och valfritt nyttja olika trafikslag under en och samma resa. Kollektivtrafikens aktörer ska genom medvetna satsningar på fysisk och digital infrastruktur skapa förutsättningar för ett multi-modalt resande inom till och från Dalarna. Detta innefattar utveckling av till exempel anslutande gång- och cykelstråk, säker cykelförvaring och närliggande pendlarparkeringar. Hållplatser bör i sin tur främst lokaliseras till lägen med närliggande infrastruktur som genererar höga tätheter av boende, arbets- och utbildningsplatser samt viktiga målpunkter för samhällsservice. Den fysiskt tillgängliggörande infrastrukturen är nödvändig för att kunna utveckla en attraktiv kollektivtrafik och förverkligas enklast genom att arbeta för en ökad samverkan vid lokalisering av hållplatser och prioriterad samhällsservice samt en förtätande samhällsplanering kring hållplatslägen.

3.3 Huvudmål, delmål och mätbara måltal

Den politiska viljeriktningen för kollektivtrafikens utveckling förtydligas genom fyra huvudmål med konkretiserande delmål för kollektivtrafikens aktörer att uppfylla. Måltalen redovisar den politiska ambitionsnivån för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling i form av etappmål för 2020, 2025 och 2030. Kollektivtrafikplaneringen ansluts via måltalen till övriga samhällsplaneringsområden för att i ett bredare sammanhang skapa förutsättningar till ökad samverkan, hållbarhet och mobilitet. Måltalen förenklar uppföljningsarbetet och förtydligar var kollektivtrafikens aktörer förväntas ta ett ansvar för att bidra till att målbilden uppfylls.

En långsiktigt robust kollektivtrafik

Detta huvudmål betonar betydelsen av att leva och verka i ett vardagligt utbyte med en allt större omvärld. Dalarnas utveckling kräver en förbättrad infrastruktur för kommunikationer samt investeringar som underlättar och ökar kommunikationsutbytet inom och utanför länet. Intelligent transportsystem (ITS) är ett uttalat mål för all transportplanering, likväl som ändrade resvanor. För att åstadkomma detta krävs ökad samverkan mellan kollektivtrafikens aktörer och en helhetssyn på samordningen av infrastrukturen inom Dalarna och till angränsande län. I samband med omställningen till en fossilfri fordonsflotta kommer förändringar krävas i hur infrastrukturen planeras och används.

Här får den samhällsekonomiska effektiviteten stort fokus. Resandet ska öka, för en ökning av marknadsandelen, och en större del av Dalarnas befolkning ska nå kommunhuvudorterna inom 60 minuter. För att åstadkomma detta krävs såväl kollektivtrafikfrämjande som bilhämmande åtgärder. Det ska även tas fram en regionala standardnivåer för trafikering, utrustning och utformning vilket ökar tillgängligheten för resenärerna.

Kollektivtrafiken har inget egenvärde men genererar en socioekonomisk kostnadseffektiv samhällsnytta. En större andel kollektivt resande bidrar starkt till att denna kostnadseffektivitet ökar eller i bästa fall genererar en ekonomisk vinst som balanserar mer kostsam men nödvändig kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är dock mycket mer än enbart ett verktyg för att tillgängliggöra samhället. En välanvänd kollektivtrafik är avgörande för att anslutande samhällsstrukturer och resmål ska kunna utvecklas för att upplevas av människor istället för att främst anpassas för bilars framkomlighet. Ett livskraftigt samhälle är beroende av attraktiva miljöer att mötas i och som stimulerar interaktion mellan människor. En regional samhällsplanering baserad på bilberoende täpper snabbt till möjligheterna för människor att tryggt och obehindrat röra sig genom bebygga miljöer. Samhällets ursprungliga såväl som framtida arkitektur, design och form blir lätt negligerad eller till och med osynlig när skalan först och främst speglar fordonens tillgänglighetskrav, istället för människans bredare behov. Därför ska samhällsplaneringen i högre grad integrera kollektivtrafikplaneringen samhällsbyggandet, genom en ökad förtätning av befintliga tätorter enligt arkitektoniska principer för samhällsutveckling.

Dalarna ska medverka till att kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål på sikt nås nationellt till och med 2030. Ambitionen är därför att med 2016 som basår öka det totala antalet kollektivtrafikresor med minst 50% och kollektivtrafikens marknadsandel med minst 5 procentenheter.

Delmål - Samhällsekonomisk effektivitet					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Antal resor i allmän kollektivtrafik	(2016)				RKM, Kommunerna Trafikoperatörer Angränsande RKM Reseärer
Dalatrafik	9 509 208	10 milj. (+5%)	12 milj. (+26%)	14 milj. (+50%)	
Tåg i Bergslagen					
• Totalt	2,9 milj.	3 milj. (+3,5%)	4,5 milj. (+25%)	6 milj. (+50%)	
• Dalarna	217 413	300 000 (+38%)	450 000 (+100%)	600 000 (+200%)	
Marknadsandel enligt kollektivtrafik- barometern	(2016) 9%	10%	12%	14%	Trafikförvaltning en Kommunerna Trafikverket Trafikoperatörer Näringsliv Akademin Resenärerna
Genomsnittlig kostnadstäckning (exklusive intäkt för skolkort)	(2016)	Högre än 2016	Högre än 2020	Högre än 2025	Trafikförvaltning en Trafikoperatörer
Dalatrafik	20%				
TiB	Xx%				
Kollektivtrafikens skattebidrag	xx% (2016)	Lägre än 2016	Lägre än 2020	Lägre än 2025	Trafikförvaltning en
driftsbudget/invånar e= subventionsgrad	- 786 982 kr /281 046 =2,8				
Dalatrafik					
TiB					
Bättre resandeunderlag genom ökad förtätning					Länsstyrelsen Dalarna Dalarnas kommuner
Antal nattboende:					
inom tätort per km ² tätortsyta	Underlag saknas	Ta fram underlag	Tätare än 2020	Tätare än 2025	
inom bytespunkternas upptagningsområde					
Bättre resandeunderlag genom ökat antal arbetsplatser	Underlag saknas	Ta fram underlag	Tätare än 2020	Tätare än 2025	Länsstyrelsen Dalarna Dalarnas kommuner Näringslivet

inom tätort per km ² tätortsyta Inom kollektivtrafikens upptagningsområde					
Andel som har bil eller tjänstebil total i Dalarna	(2015)				RKM LST-W Kommunerna Resenärer
Tätorter och landsbygd	44%	Ta fram underlag	Lägre än än 2020	Tätare än 2025	
Endast tätorter	42%				
Endast landsbygd	53%				
Andel av Dalarnas befolkning som når Regioncentrum Falun-Borlänge inom 60	Underlag saknas	Ta fram underlag	Fler än 2020	95%	Trafikförvaltning en, Kommunerna Trafikverket Trafikoperatörer

Delmål - Regional standardnivå					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Andel av Dalarnas befolkning som har tillgång till kollektivtrafik enligt den definierade basnivån	Basnivå saknas	Framtagand e av definierad basnivå	Fler än 2020	100%	RKM Kommunerna Länsstyrelsen
Andel bytespunkter som uppnår regional teknisk utrustnings- standard	Standard saknas	Framtagand e av regional standard	Målsättni ng tas 2020	Målsättni ng tas 2020	RKM Kommunerna Trafikverket

Ett enklare vardagsresande

Detta huvudmål betonar betydelsen av att möta den demografiska framtidsbilden och den allt mer kunskapsbaserade ekonomin. Kunskap är makt, som ger människor möjlighet att växa och påverka sin livssituation. Kunskap och kompetens är också nyckeln till samhällets utveckling och tillväxt, och en strategi för kompetensförsörjningen i regionen är därför mycket viktig. Här prioriteras därför utbildning, arbetsliv och kompetensförsörjning för en balans mellan utbud och efterfrågan inom dessa områden.

I detta huvudmål är regionala och interregionala resor betonade. Det ska vara lätt och gå snabbt att resa med kollektivtrafiken till och från arbete och skola, samt att göra tjänsteresor med kollektivtrafik. Arbetsgivare inom privat och offentlig sektor ska tydligt underlätta kollektivtrafikresande för sina anställda genom att i större utsträckning erbjuda *reskort företag* för kollektivtrafikresande, och andelen resande med företagskort ska öka.

Delmål - Tillgänglighet till utbildning och arbete					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Maximal restid med befintlig kollektivtrafik mellan närliggande och inom funktionella arbetsmarknadsregioner	(2016)	Under utredning	60 minuter	45 minuter	Trafikförvaltningen, Kommuner, Trafikverket, Trafikoperatörer
Andel arbetstagare som aktivt erbjuds resekort företag					Trafikförvaltningen, Arbetsgivare
Offentlig sektor	Underlag saknas	50%	100%	100%	
Privat sektor		25%	50%	100%	
Andel arbetstagare som reser med resekort företag					Trafikförvaltningen, Arbetstagare
Offentlig sektor	Underlag saknas	15%	20%	30%	
Privat sektor		10%	15%	25%	
Andel studenter som reser med studentrabatt på periodkort	Underlag saknas	15%	25%	50%	Kollektivtrafikförvaltningen, RKM, Studenter

Delmål - Regionala och interregionala resor					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Restidskvot mellan interregionala resmål Dalatrafik TiB	Underlag saknas	Ta fram underlag	0,85	0,75	Trafikförvaltningen, Trafikverket, Trafikoperatörer
Restidskvot mellan huvudorter med regional trafik Dalatrafik TiB	Underlag saknas	Ta fram underlag	1,25	1,15	Trafikförvaltningen, Trafikverket, Trafikoperatörer
Andel kollektivtrafikresor med periodkort (pendlarkort) Dalatrafik Tåg i Bergslagen	Underlag saknas	Ökning med 1,5 procentenheter per år			Trafikförvaltningen, Dalatrafik/TiB

Ett smart kollektivtrafiksystem

Detta huvudmål betonar betydelsen av näringslivets förändrings- och konkurrensförmåga. Dalarna står på två starka ben – exportverksamhet och besöksnäring – två näringar som sammantaget står bakom mycket av den innovativa teknik som är grunden för vårt samhälle idag. Dalarna ska fortsatt vara en aktiv och

attraktiv partner som tillhandahåller ett bra företags- och innovationsklimat. Därför behövs lokala, regionala och nationella insatser som underlättar för företag och innovationer.

Här görs också insatser för miljön. År 2030 ska samtliga fordon som trafikerar kollektivtrafiken vara fossilfria, och utsläppen av såväl partiklar som kväveoxider från kollektivtrafiken ska minska. Ett led i att förenkla och effektivisera resandet är att införa så kallade BRT-system (Bus Rapid Transport) för såväl regionala direktlinjer som för lokal stadstrafik. BRT innefattar en samling grundläggande krav för tillgänglighet och service, och höjer kollektivtrafikens prioritet i förhållande till personbilsresandet.

En innovativ kollektivtrafikförvaltning ska ha ett visst utrymme för experimentell verksamhet för att kunna utveckla den egna kollektivtrafikens verksamhet i stort och smått. Samtidigt skall goda exempel som utvecklas av andra organisationer med större resurser implementeras i verksamheten.

Delmål - Innovation och utveckling					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Antal krav för lokalt BRT-system* som uppnås för stadstrafiken					Trafikförvaltningen Trafikverket Kommuner
Gul standardnivå**	0/19	10/19	19/19	19/19	
Grön standardnivå	0/19	0+/19	10/19	19/19	
Antal krav för regionalt BRT-system* som uppnås för direktlinjetrafiken					Trafikförvaltningen Trafikverket Kommuner
Gul standardnivå	0/25	13/25	25/25	25/25	
Grön standardnivå	0/25	0+/25	13/25	25/25	

* BRT=Bus Rapid Transport

**Gul nivå avser den lägre standardnivån för BRT enligt K2-rapporterna ”Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT” och ”Guidelines för attraktiv regional busstrafik - regional BRT”. Grön standardnivå avser fullgod BRT-trafik.

Delmål - Miljö					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Andel drivmedelsneutrala fordon i fordonsflottan.	Under utredning (2010)	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen
Andel fossilfria fordon i fordonsparken	97% (2017) xx% (2010)	99%	100%	100%	Trafikförvaltningen
Andel förnybara drivmedel i bussar i upphandlad kollektivtrafik	(2016)				KTM Trafikoperatörerna

- Fossila	45,8%	Ta fram måltal			
- RME	2,7%				
- HVO	51,5%				
Andel förnybar energi i allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik	Underlag saknas	Ta fram underlag	Högre än 2020	100%	Trafikförvaltningen
Minskning i utsläpp av partiklar från allmän kollektivtrafik	Underlag saknas	Ta fram underlag	Lägre än 2020	75%	Trafikförvaltningen
Minskning i utsläpp av kväveoxider från allmän kollektivtrafik	Underlag saknas	Ta fram underlag	Lägre än 2020	75%	Trafikförvaltningen
Antal bytespunkter i hållplatsbeståndet som har pendelparkeringar i nära anslutning	Uppdatering av underlag behövs	Uppdatera underlag	10	1/tätort	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Länsstyrelsen
Spontana			10		
Dedikerade			10		

En attraktiv region att leva i

Detta huvudmål betonar det goda livet och platsens betydelse. Drivkraften för hållbar tillväxt är människors lust, vilja och skapandekraft. Dalarna ska vara ett välkomnande län som ger alla, oavsett kön och etnisk bakgrund samma förutsättningar. Att skapa förutsättningar för goda livs- och boendemiljöer är centrala delar i arbetet med att stärka Dalarnas attraktionskraft. Jämställdhet och mångfald är förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och entreprenörskap och en plats i samhället är en förutsättning för att befolkningen ska må bra.

Hållplatser är dagens moderna mötesplatser, där människor kommer samman. En regional utformningsstandard för utrustning ovan mark och gestaltungsprinciper för väderskydd och dess närmiljö ska tas fram för att klargöra hur hållplatsbeståndet ska utvecklas på lång sikt. Ansvarsförhållandet mellan kollektivtrafikens aktörer rörande ägande, investering, drift och underhåll ska förtydligas. Andelen nöjda resenärer ska öka, och det ska bli lättare för resenärer som inte kan svenska att använda sig av kollektivtrafiken. Ett led i att åstadkomma ökad jämställdhet är att öka tillgängligheten till grundläggande service via kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska också bli, och upplevas som, tryggare genom bland annat medveten design och användande av alkoholås.

Delmål - Kommunikation och tydlighet					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Andel nöjda resenärer					RKM/KTF
Dalatrafik	55% (24%)	35%	50%	75%	
Tåg i Bergslagen	Xx%	xx%	xx%	95%	
Anropsstyrd trafik*					

ANBARO Särskild kollektivtrafik (Skolresor, färdtjänst, sjukresor)					
Antal språk som digital reseplanerare finns tillgänglig på *(basinformation via Dalatrafik)	2 (7)*	7	10	15	Trafikförvaltningen Trafikoperatörer

Delmål - God utformning och design					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Varumärkesförst. Andel av hållplatsbeståndet som utformats i enlighet med hållplatsprogram	Hållplatsprogram saknas	10%	50%	100%	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Bytespunkter					
Andel bytespunkter för allmän kollektivtrafik öppna även för kommersiella trafikentreprenörer	Dalatrafik? 2%?	10%	100%	100%	Trafikförvaltningen Trafikoperatörer
Delmål - Jämställd kollektivtrafik					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Könsfördelning inom ledande positioner	Omorganisation pågår				Trafikförvaltningen Kommuner Trafikoperatörer
Kollektivtrafiknämnden	2018				
Kollektivtrafikförvaltningens stab	50/50	50/50			
	(2018)				
	Xx/xx	xx/xx			
	(2018)				
Andel av grundläggande servicefunktioner* inom kollektivtrafikens upptagningsområden	Underlag saknas	Underlag framtaget	Mål enligt utredning	Mål enligt utredning	Trafikförvaltningen Kommuner Länsstyrelsen Dalarna
Antal skolor som nås med gång, cykel och kollektivtrafik som barn själva kan använda	Underlag saknas	Underlag framtaget	Mål enligt utredning	Mål enligt utredning	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket

* T.ex., dagligvaruhandel med servicefunktioner som betaltjänster, kontanthantering samt ombudsverksamhet för ex. post och pakethantering samt apotek.

Delmål - Tryggt resande					
Måltal	Basår	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Ansvariga aktörer
Andel fordon med säkerhetsbälten, alkolås	99,6%	100%	100%	100%	Trafikförvaltning en Trafikoperatörer
Andel resenärer som upplever kollektivtrafikresandet som tryggt	Underlag saknas	Underlag framtaget	Mål enligt utredning	Mål enligt utredning	Trafikförvaltning en, kommuner, Trafikverket, Trafikoperatörer

3.4 Sammanställning av nödvändiga åtgärder

Kollektivtrafikens aktörer utför redan idag många direkt eller indirekt kollektivtrafikfrämjande åtgärder. Dessa insatser är nödvändiga för en väl fungerande kollektivtrafik. Men för att utvecklingen ska gå framåt behövs även riktade insatser för att styra utvecklingen i rätt riktning. I de fall där ökat kollektivtrafikresande behöver stimuleras, uppmanas kollektivtrafikens aktörer att tillämpa ett bonus malus-system. Bonus malus-system bygger förenklat på principen om att använda både morot och piska. I praktiken innebär det ett kombinerat användande av kollektivtrafikfrämjande och bilhämmande åtgärder. Nedanstående listor anger de nödvändiga åtgärderna som skall prioriteras under programperioden.

Nya rutiner

Kollektivtrafiken är idag en avancerad bransch där kollektivtrafiken är en mer eller mindre integrerad del av all annan samhällsplanering. Det saknas ändå idag en del rutiner för att utveckla den allmänna kollektivtrafiken i närmare samarbete mellan kollektivtrafikens aktörer. För att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken att utvecklas gemensamt fokuseras åtgärderna mot rutiner för enklare kommunikation dem emellan.

Det saknas idag tillgång till en del relevant samhällsdata och resurser för att kunna analysera, planera och utveckla kollektivtrafiken från ett bredare samhällsperspektiv. Kollektivtrafikens huvudman uppmanas därför att under programperioden:

- Använda planeringshandboken Kol-TRAST som främsta referensverk vid strategisk kollektivtrafikplanering i Dalarna
- Använda *Svensk kollektivtrafiks* framtagna nyckeltal för att beskriva och förtydliga olika aspekter av kollektivtrafiken
- Främja användande av gemensam samhällsdata och information via verktyget SuperCross och tillgängliga databaser.
- Tillgängliggöra ett bredare underlag av samhällsinformation för kollektivtrafikplanering genom informationsutbyte mellan kollektivtrafikens aktörer.
- Metodiskt utföra behovsanalys och kollektivtrafikplaneringen utifrån ett bredare kunskapsunderlag
- Samordna årliga möten med kollektivtrafikens aktörer för utbyte av information och uppföljning av respektives bidrag och insatser för Trafikförsörjningsprogrammets måluppfyllelse.
- Delta i tidiga skeden rörande regional samhällsplanering, t.ex. länsplaner och kommunala översiktsplaner
- Ta fram avsiktsförklaringar mellan kollektivtrafikens aktörer för långsiktiga gemensamma investeringar i kollektivtrafiksystemet
- Driva utvecklingen av kollektivtrafikfrämjande regional samhällsplanering, som t.ex. kommunala parkeringspolicys, trafikstrategier och bostadsförsörjningsprogram
- Aktivt delta i projekt och program ledda av *Samtrafiken*

Nya handlingar

Det saknas idag ett antal grundläggande handlingar för att kunna beskriva och beräkna resursbehov för att genomföra insatser för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling i Dalarna. Samtidigt är det komplicerat och mycket resurskrävande att ta fram alla nödvändiga dokument i egen regi. Trafikförvaltningen bör därför inspireras av de bästa exemplen från våra kollegor i branschen och använda dessa som mallar för anpassning till egna handlingar.

Kollektivtrafikens huvudman uppmanas därför att under programperioden ta fram:

- Dalarnas Trafikförsörjningsprogram 2022-2026 samt nödvändiga bilagor
- Tids- och aktivitetsplan för genomförande av åtgärder inom programperioden
- Varumärkesmanual inklusive hållplatshandbok
- Ny prisstrategi inklusive zonindelning
- Modellbeskrivning för kommunala tillköp av kollektivtrafik eller biljetter
- Analysmetod för linjedragning och lokalisering av bytespunkter
- Linjekatalog (beskrivande utbud, resandestatistik och ekonomi per linje)
- Modell för medfinansiering av ny bytespunkt enligt regional standard
- Ansvarsfördelning rörande investering, drift och underhåll av kollektivtrafikens bytespunkter
- Definierade trafikkoncept inom busstrafiken
- Basutbud av allmän kollektivtrafik baserat på tätorters invånarantal
- Definition av grundläggande servicefunktioner
- Begreppsförklaring över vanligt förekommande kollektivtrafikbegrepp

Ny kollektivtrafik

Det finns behov av mer kollektiv, men ny kollektivtrafik ska enbart etableras där det är rimligt att göra så och därmed finns stöd för beslut om allmän trafikplikt.

Kollektivtrafikens huvudman uppmanas därför att under programperioden:

- Prioritera utveckling av kollektivtrafiken inom det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för att stärka de funktionella arbetsmarknadsområdena inom och över länsgränserna
- Vidareutveckla befintliga kollektivtrafiklinjer i enlighet med målbilden
- Vidareutveckla skoltrafiken till att i allt större utsträckning ingå i det allmänna trafikutbudet
- Vidareutveckla samordningen av allmän och kommersiell tåg- och busstrafik
- Vidareutveckla de fyra befintliga trafikkoncepten med syfte och regler för utformning
- Utveckla interregional storlänstrafik som ett femte trafikkoncept
- Utveckla respektive trafikkonceptet med stöd av K2:s Guidelines för regional BRT och BRT i stadsmiljö

- Utveckla nya trafikeringslösningar i samarbete med besöksnäringen
- Utveckla samarbetet med angränsande RKM för ökad kollektivtrafik över länsgräns och utvidgning av funktionella arbetsmarknadsområden
- Utveckla biljettprissystem som främjar kollektivtrafikresande inom och över länsgränsen
- Utveckla kollektivtrafiken till att uppfylla ett basutbud av trafik baserat på antal boende per tätort
- Utveckla bytespunkterna i ett hela resan-perspektiv till att möta behoven från allmän och kommersiell kollektivtrafik såväl som privat persontrafik till och från hållplatser
- Öka andelen certifierade förare (bemötande, eco-driving, säkerhet m.m.)

Ny infrastruktur

Förordningen (200:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och Trafikverkets handbok för statsbidrag, publikation 2004:4 ska följas. Här framgår tydligt vilka slags objekt och åtgärder som är aktuella för statlig medfinansiering.

Trafikverkets nyligen framtagna rapport *Hur Trafikverkets verksamhet förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafikebranschen att nå sitt fördubblingsmål* är mycket användbar för kollektivtrafikens aktörer, då det här med tydliga exempel beskrivs vad som tidigare har medfinansierats med statliga medel

Regionala insatser för kollektivtrafikens infrastruktur ska dock fokusera på fortsatt utveckling av etablerade resecentrum samt utbyggnad av bytespunkter och hållplatsparkeringar samt direkta och indirekta tillgänglighets- och säkerhetsåtgärder inom det funktionellt prioriterade vägnätet. Det kollektivtrafikfrämjande infrastruktursatserna ska bidra till en mer hållbar samhällsstruktur på nationell, regional och lokal nivå, som kontinuerligt anpassas kollektivtrafikens utveckling i Dalarna. Infrastrukturinsatserna ska bidra till att ett hela-resan-perspektivet förverkligas i Dalarna, så att resenärer tryggt och bekvämt ska kunna ta sig till och enkelt använda kollektivtrafiken.

Vid planering av ny infrastruktur för kollektivtrafik bör samverkan ske med annan trafikplanering till fördel för persontransport till fots, cykel och genom delningstjänster samt service- och godstransporter framför vanlig personbilstrafik.

Kollektivtrafikens huvudman uppmanas därför att under programperioden:

- Verka för kollektivtrafikfrämjande utbyggnad och trimningsåtgärder i spårinfrastrukturen och av järnvägens sidosystem
- Verka för kollektivtrafikfrämjande åtgärder i väginfrastrukturen inom det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) och inom tätorter
- Verka för uppgradering kollektivtrafiksystemets hållplatsbestånd enligt regional standard för utrustning och utformning
- Verka för utveckling stationslägen och andra bytespunkter genom åtgärder för ökad tillgänglighet och förtätning av närmiljöerna

- Verka för samlokalisering av bytespunkter med anslutande pendlarparkeringar, el-laddningsinfrastruktur, grundläggande serviceutbud
- Verka för kollektivtrafikfrämjande digital infrastruktur
- Verka för utveckling av Intelligent Transport System (ITS)
- Motverka onödig utbyggnad av infrastruktur genom att tillämpa Trafikverkets fyrstegsprincip och s.k. *Mobility Management*

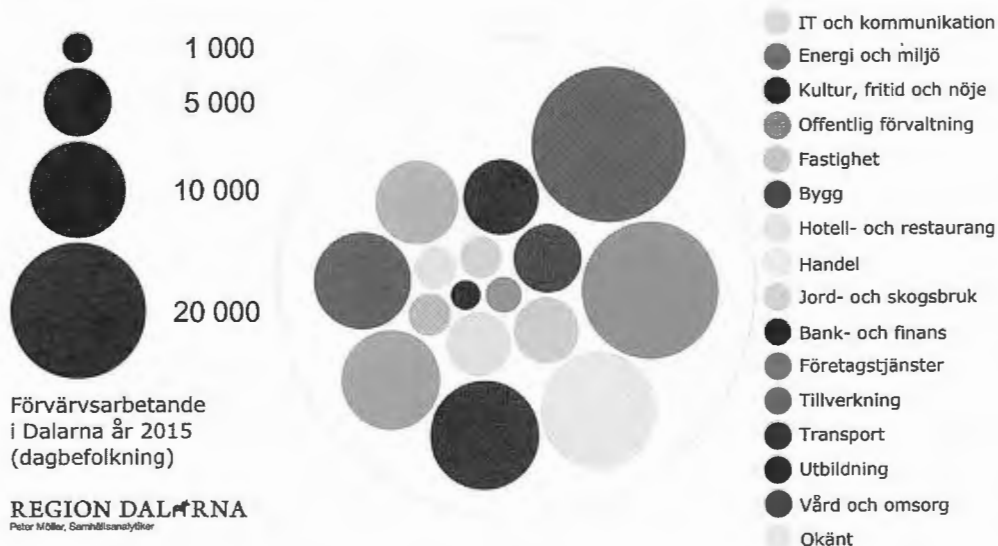
4 DALARNAS BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK

4.1 Dalarnas geografi och befolkning

Dalarna är ett vidsträckt landskap på lite drygt 28 000 km² och har 284 531 invånare. I genomsnitt bor det lite drygt 10 invånare per kvadratkilometer jämfört med genomsnittet i Sverige som är 24,5 invånare per kvadratkilometer. Borlänge är den mest tätbefolkade kommunen med drygt 88 invånare per kvadratkilometer medan Älvdalen har 1 invånare per kvadratkilometer, vilket visar på de skilda förutsättningarna som finns i Dalarna för att skapa kollektivtrafik med jämförbar/likvärdig kvalitet.

4.2 Arbetspendling för att tillgodose näringsliv, kommuner, landsting och medborgares behov

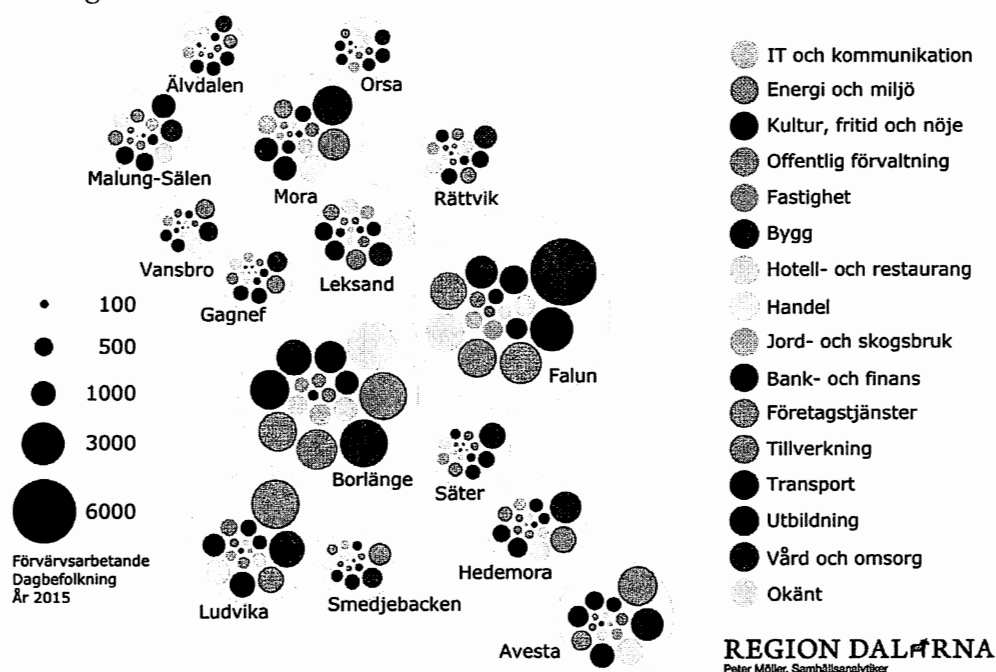
Dalarna är ett ekonomiskt starkt område och har ett diversifierat näringsliv, både sett till branscher och geografi. Sett till antal sysselsatta är vård och omsorg, tillverkning och utvinning, handel samt utbildning de största branscherna. Vård och omsorg respektive utbildning är offentliga verksamheter som är lokaliserade i hela landet, om än med en större koncentration i större städer och storstäderna. De branscher som ofta framhålls som starka i Dalarna är skog, tillverkningsindustri och turism vilka delvis ryms inom övriga branscher i diagrammet nedan. Turism har inga definierade SNI1-koder utan utgörs av delar ur hotell och restaurang, Fastighetsservice (som innehåller uthyrning) samt kultur, fritid och nöje. Tillverkningsindustrin har minskat i antal sysselsatta men en del av denna minskning består i att tjänster har flyttat över till företagstjänster, då företagen har lyft ut kvalificerade verksamheter ur organisationen som istället köps in av konsulter.



Branschindelningen i diagrammet nedan ger en grov bild och indelningen stämmer inte alltid helt med de kategoriseringar vi gör till vardags. Dalarna är ett stort exportlän där flera företag inom stål- och metallindustrin samt pappers- och trävaruindustri har en betydande export. Hur stort är svårt att mäta då export mäts på företagsnivå, och flera stora exportföretag i Dalarna har sitt säte i något annat län, såsom SSAB, ABB och Boliden Mineral AB. Exportvärdet för dessa företag, oavsett

¹ Svensk näringslivsindelning är Statistiska centralbyråns branschindelning.

var i landet det skapas, bokförs geografiskt där företaget har sitt säte. Dalarna är även ett stort besöksnärläns där en del av besökarna kommer från andra länder, och därmed utgör tjänsteexport. Dalarna utmärker sig med en flerkärnig arbetsmarknad där Falun-Borlångeregionen utgör den starkaste arbetsmarknaden. Arbetspendlingen ger en ökad tillgänglighet till arbetsplatser lokaliserade utanför bostadskommunen vilket kan väga upp en svag utveckling i den lokala arbetsmarknaden. Arbetspendling kan även förbättra möjligheten att kombinera ett attraktivt boende med ett attraktivt arbete. Syskonstäderna Falun och Borlänge har vuxit fram som ett handels- och administrativt centrum i länet, vilken ytterligare befästs med IKEA-etableringen i Borlänge.



Städerna tillsammans tjänar även som viktiga transportknutpunkter i länet. Under senare år har det skett en urbanisering med alltmer service koncentrerad till färre platser. Detta gäller även Dalarna där en del vård, som exempelvis BB, av olika skäl har koncentrerats till främst Falun. Det är i ljuset av denna utveckling än viktigare att upprätthålla en god tillgänglighet så att medborgare i länets samtliga kommuner har en fortsatt god tillgänglighet till denna samhällsservice, inte minst gäller detta länets kollektivtrafik.

Med den diversifiering som råder i näringslivet i länet är det fortsatt viktigt att näringslivets specialisering kvarstår för att utgöra konkurrenskraft i förhållande till omvärlden. Näringslivsstrukturen och möjligheterna till förvärvsarbete varierar betydligt mellan olika kommuner i Dalarna, vilket framhåller vikten av tillfredställande kommunikationer mellan de lokala arbetsmarknaderna. Detta för att säkerställa att både män och kvinnor kan använda den arbetsmarknad som finns inom ett skäligt avstånd från bostaden. Framtidens arbetsliv ställer nya krav på kollektivtrafiken bl.a. genom att framtidens arbetspendlare reser längre och på mer spridda tider. De lokala arbetsmarknaderna i Dalarna definieras idag av SCB enligt följande:

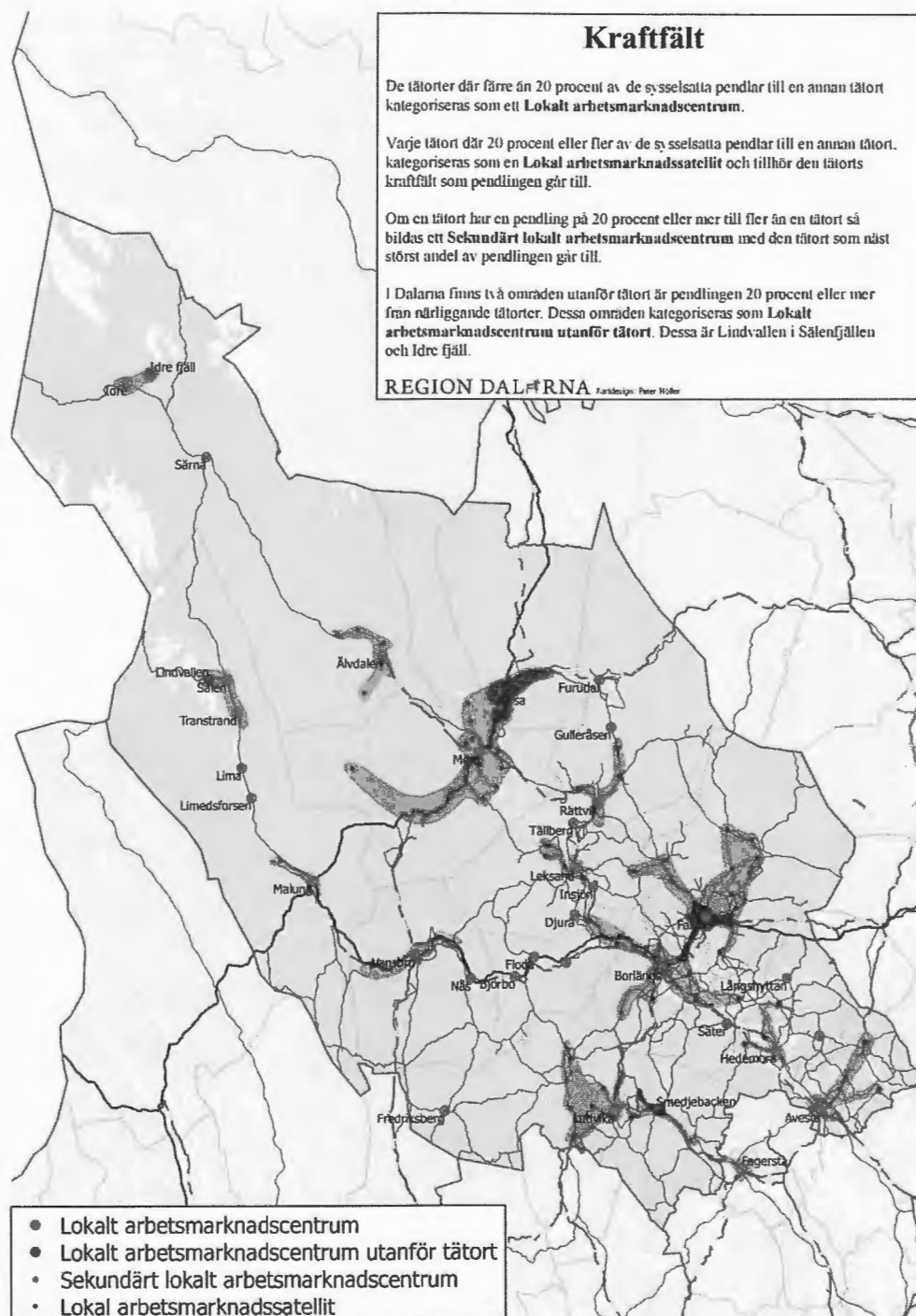
- Vansbro
- Malung - Sälén
- Mora - Orsa - Älvdalen

- Borlänge - Falun - Gagnef - Säter - Rättvik - Leksand
- Avesta - Hedemora (-Fagersta)
- Ludvika - Smedjebacken (-Ljusnarsberg)

Emellertid ser de lokala arbetsmarknaderna olika ut för män och kvinnor eftersom kvinnor i regel inte pendlar i samma grad som män. Små arbetsmarknadsregioner är särskilt sårbara vid strukturomvandlingar eller andra förändringar i näringslivet såsom nedläggningar av större arbetsplatser vilket på både kort och lång sikt kan förändra vardagsresandet i Dalarna varför det är angeläget att skapa möjligheter att utöka sin individuella arbetsmarknadsregion genom att möjliggöra en ökad arbetspendling. Det är inte primärt ett ökat resande som är målet utan en för såväl arbetstagare som arbetsgivare fungerande arbetsmarknad, där så många jobbmöjligheter som möjligt möjliggörs genom en god tillgänglighet i ett väl fungerande transportsystem. Av de förvärvsarbetande invånarna i Dalarna är det nästan 6,5 procent som pendlar ut från länet, en ökning med en halv procentenhet på 10 år. Åt andra hållet, dvs. andelen av de som arbetar i Dalarna som bor i andra län, pendlar drygt 5 procent, en ökning med nästan en procentenhet de senaste 10 åren.

Pendlingen är mest omfattande i de centrala delarna av länet och särskilt utefter Dalabanan. Delsträckan Falun-Borlänge sticker ut där drygt 6300 pendlare byter kommun varje dag i samband med sitt arbete, drygt 3500 till Borlänge och drygt 2500 till Falun. I länets södra del finns en omfattande pendling med nästan 2000 som byter kommun mellan Ludvika och Smedjebacken och ytterligare nästan 600 personer vidare till och från Fagersta. En relativt omfattande pendling på cirka 500 personer sker även Falun – Hofors och Falun – Gävle, och ytterligare ett par hundra från Borlänge till samma orter. I Västerdalarna är pendlingen mer begränsad och den pendling som finns sker i första hand inom respektive kommun. Från Björbo och österut ökar dock pendlingen mot Borlänge. Det är tydligt att det sker en fortlöpande stadig ökning av pendlingen även om den sker i lugn takt. De lokala arbetsmarknadsregionerna i Dalarna, som konstrueras utifrån om det sker en väsentlig arbetspendling mellan kommun, är 6 stycken idag och har varit det sedan 1999 då Älvdalen gick upp i Moras lokala arbetsmarknadsregion. Avesta och Hedemora blev en gemensam lokal arbetsmarknadsregion år 1994 och innan dess blev Falun och Borlänge tillsammans med Rättvik respektive Gagnef, Leksand och Säter en gemensam lokal arbetsmarknadsregion år 1988. Alla kommuner har pendlare.

För att bättre kunna analysera hur människor rör sig mellan bostad och arbete, och särskilt när det gäller kollektivtrafik, krävs en finare geografisk nivå än kommuner. Lokala arbetsmarknadsregioner fungerar bra för att analysera övergripande relationer mellan kommuner, men behöver kompletteras med analyser av hur människor rör sig mellan bostad och arbete på tätortsnivå. Särskilt gäller detta i de fall då kommuner är stora till ytan, där invånare i ena delen av kommunen kan röra sig mot en kommun medan invånare i andra delen av kommunen rör sig mot en annan. Region Dalarnas inköp av Supercosdatabasen – en befolkningsdatabas från SCB – har möjliggjort analyser på just tätortsnivå. Flera regioner, däribland Dalarna, har i och med de förbättrade möjligheterna att analysera arbetspendlingsmobilitet på fin geografisk nivå tagit fram så kallad kraftfältsanalyser. Dessa bygger på samma metodik som lokala arbetsmarknadsregioner, dvs. om andelen av de sysselsatta i en tätort som pendlar till en annan tätort överstiger 20 procent, så förs tätorten till det kraftfält som pendlingsmålet utgör.



Kartan över kraftfälten visar tydligt hur kraftfälten i de största centralorterna har störst utbredning. Det är även tydligt att pendlingen i nordvästra Dalarna har en begränsad geografisk utsträckning. Dock bör tilläggas att de större röda cirklarna i kartan, som symboliserar *Lokalt arbetsmarknadscentrum utanför tätort* är ett tillägg som inte har funnits med i andra regioners kraftfältsanalyser. Dessa arbetsmarknadscentrum har lagts till då det finns en arbetspendling som överstiger 20 procent till en kilometerruta utanför tätorter. Det rör sig om besöksnäring och gäller specifikt Lindvallen i Sälen och Idre fjäll i Älvdalens kommun.

5 NUVARANDE KOLLEKTIVTRAFIK INOM, TILL OCH FRÅN DALARNA

5.1 Kollektivtrafik till och från Dalarna

Geografiskt sett avgränsas det regionala resandet till länet med undantag av de interregionala linjer som redovisas nedan. Detta för att skapa en helhet i trafiksystemet som gagnar resenären. Dessa linjer har karaktären av vardagsresande och räknas därmed enligt definition som regional trafik. Samråd har hållits med respektive angränsande myndighet där protokoll har upprättats över vem som hanterar vilken linje vad gäller beslut om allmän trafikplikt.

Som resenär kan man resa till och från Dalarna på många olika sätt. Upphandlad busstrafik över länsgränserna omfattar följande sträckor:

- Falun – Hofors – Gävle
- Mora – Sveg – Östersund
- Mora – Furudal – Edsbyn
- Falun – Enviken – Edsbyn
- Ludvika – Smedjebacken – Fagersta
- Avesta/Krylbo – Fagersta/Norberg
- Malung – Torsby

Förutom dessa linjer ser gärna den regionala kollektivtrafikmyndigheten att trafik över läns- och riksgränserna uppmuntras, t.ex. busstrafik mellan Dalarna – Karlstad och Sälen-Trysil. Ett pågående Interreg-projekt, Fjelltransfer Trysil-Dalafjellene, har som syfte att utreda möjligheterna till trafik över landsgränsen, med stopp kopplade till besöksnäringen längs sträckan Mora-Sälen- Trysil. Projektet löper över 1,5 år och avslutas under 2018, och förhoppningen är att slutprodukten blir ett konkret förslag till hur trafik kan etableras på sträckan. Det är oklart hur omfattande arbets- och studiependling kan komma att ske och sannolikt är det mera fritidsresande och turismresande som kommer att dominera. Även om det i förlängningen kan stimulera till ökad tillgänglighet vad gäller arbete, studier och service.

Masexpressen trafikerar sträckan Dalarna - Stockholm alla dagar i veckan. Swebus Express kör trafik Mellan Kungsberget och Stockholm vintertid. Med Fjällexpressen kan man resa från bl.a. Danmark, Skåne, Halland, Göteborg till Sälen, Orsa Grönklitt, Idre och Grövelsjön. Från Stockholm och Uppsala går det att resa till Bjursås samt till Sälen, Idre och Grövelsjön. Dessa tre trafikföretag bedriver kollektivtrafik på rent kommersiella villkor. Utöver dessa bedrivs även ren beställningstrafik.

Dalarna har direkta järnvägsförbindelser med Örebro, Västerås och Gävle genom tågsystemet Tåg i Bergslagen AB. Kommersiell tågtrafik bedrivs av Tågäriet i Bergslagen AB (TÅGAB) som trafikerar sträckan Falun – Göteborg samt av SJ som trafikerar sträckan Mora respektive Falun till Stockholm.

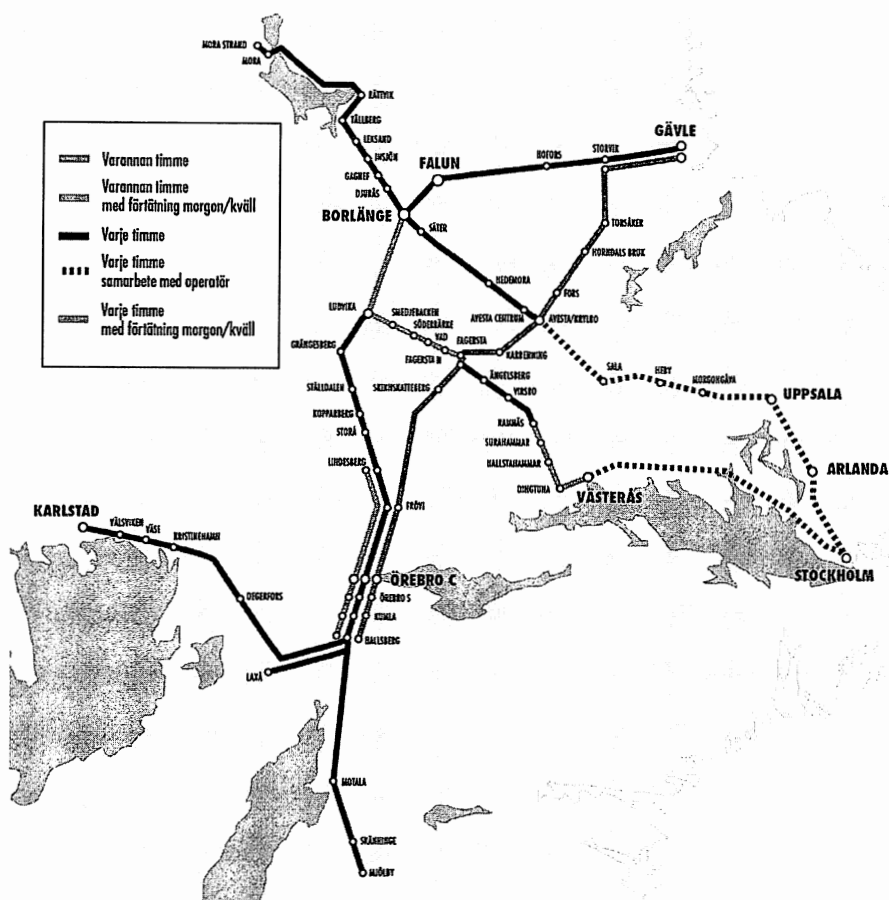


Bild. Trafikutbudet från Tåg i Bergslagen (TiB)

I Dalarna finns två flygplatser med reguljärtrafik, Dala Airport i Borlänge och Mora-Siljan Flygplats i Mora. Utöver detta är en flygplats i Rörbäcksnäs, Scandinavian Mountains Airport, under uppförande, som planeras gå i drift under 2019. Befintliga inrikes flygrutter är:

- Borlänge – Göteborg/Landvetter
- Borlänge – Malmö/Sturup
- Mora – Stockholm/Arlanda
- Mora – Ängelholm

Från Borlänge går också under året chartertrafik till Gran Canaria, Rhodos och Mallorca. Det bör betonas att denna typ av flygtrafik är chartertrafik och inte kollektivtrafik. Däremot finns det ett behov av att flygplatsen är en viktig knutpunkt för att en lokalt eller regionalt ska kunna resa kollektivt till och från flygplatsen.

Från Sälen (Rörbäcksnäs) förväntas en kraftig ökning av resenärer till besöksnäringen från länder som är näringens målgrupp. Om det kommer att trafikera reguljär inrikestrafik till och från flygplatsen är i dagsläget oklart, men en möjlighet som behöver beaktas då detta i kombination med internationell flygtrafik skulle tillgängliggöra norra Dalarna för omvärlden och vice versa för norra Dalarnas lokalbefolkning och näringsliv. Även flygplatsen i Sälen är i behov av kollektivtrafik för att en lokalt och regionalt ska kunna resa kollektivt till och från flygplatsen.

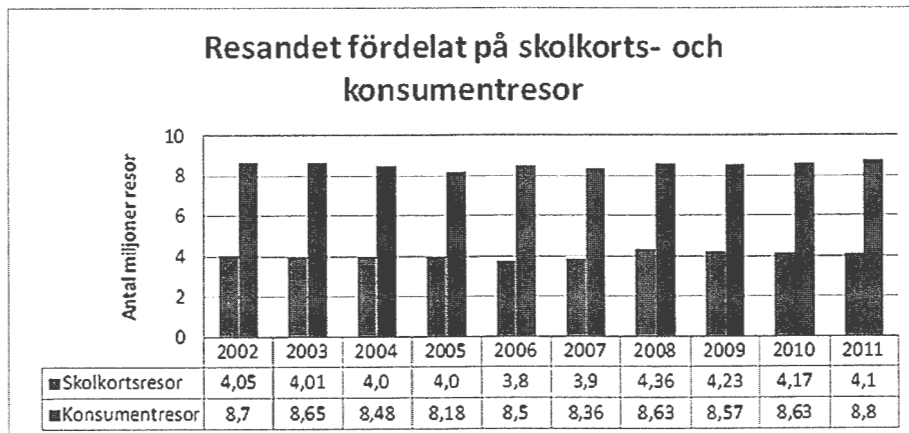
De stora trafikflödena genom Dalarna är främst längs riksvägarna 50 och 70, särskilt i länscentrum Falun-Borlänge och Mora med trafikflöden på 12.000-20.000 fordon per

dygn. Trafikflödet är tidvis intensivt även på Europaväg 16/riksväg 71 till Sälen med 10.000 fordon per dygn i veckohelgerna under vintersäsongen. Vid mätning på riksväg 45 vid rastplatsen Lisskogsåsen ligger trafikflödet på 1.300 fordon i genomsnitt sett över hela året. Under veckohelgerna passerar dock ca. 5.000 fordon under vintersäsongen samt ca. 3.000 fordon under sommarsäsongen, vilket kan ses som maxvärden vad gäller trafikflödet.

5.2 Kollektivtrafik i Dalarna

I den upphandlade busstrafiken i Dalarna görs nästan 40 000 resor om dagen vilket utgör knappt 13 miljoner resor varje år (under en dag med besvärliga vinterförhållanden görs i snitt 60 000 resor). Trafiken bedrivs med stråklinjer, tätortslinjer och mellankommunal trafik via totalt cirka 3 000 hållplatser. Bussresandet har varierat något under de senaste 10 åren från 13,7 miljoner resor år 2000 till 12,9 miljoner resor år 2011.

Resandet ökar främst i tätortstrafiken. Några stora trafikomläggningar på senare tid som bör nämnas är Falun 2005 och Borlänge 2007. 2006 infördes även 10-minuterstrafik mellan Falun och Borlänge. Det enskilt största framgångsreceptet för den positiva resandeutvecklingen har varit den förtätade och regelbundna linjetrafiken med buss. Resandet har legat relativt stabilt de senaste åren. Ökningen i resandet 2011 består framför allt av en ökning av konsumentresorna, d.v.s. betalande resenärer. Skolkortsresandet har legat relativt stabilt de senaste tio åren.



2011 var kollektivtrafikens marknadsandel i Dalarna 9% vilket var en minskning jämfört med 2010 (10%). Trots en resandeökning för 2011 minskade marknadsandelen, vilket ytterligare förstärker bilden av att invånarna i Dalarna har ett för riket högt bilinnehav samt att insatser behöver göras för att nå den uppsatta målbilden. Dalarnas kollektivtrafik återhämtade sig under 2013 och steg då till en marknadsandel på 10% för att sedan återigen sjunka som lägst till 7%. Under 2016 var marknadsandelen 9% och tidiga prognoser för 2017 pekar på en positiv trend.

Marknadsandelarna på de olika stråken ligger mellan 7-16 procent. Andelen är dock högst i stråken Grängesberg – Ludvika – Borlänge - Falun. Här finns också det bästa trafikutbudet. Delsträckan Falun - Borlänge har enligt ungefärliga beräkningar en marknadsandel på cirka 20 procent.

Kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken i Dalarna. De regionala busslinjerna täcker stor del av det allmänna vägnätet och de större tätorterna. Även om kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken är turtätheten på vissa busslinjer låg, i synnerhet på busslinjer med lågt resandeunderlag där kollektivtrafiken endast finns till för att tillgodose skolungdomars behov av resor till skolan.

Utöver busstrafiken kör Tåg i Bergslagen AB (TiB) regional och interregional tågtrafik i Dalarnas län, Örebro län, Västmanlands län och Gävleborgs län. Det gemensamma bolaget Tåg i Bergslagen bildades i juni 2001 av de fyra länen. Arbetet pågår ständigt med att utveckla den framtida regionala tågtrafiken och planering sker i hög grad utifrån den utredning om tågpendling i Dalarna som Region Dalarna genomförde 2008. Före TiB:s trafikstart år 2000 genomfördes totalt cirka 1 miljon tågresor, vilket kan jämföras med drygt 3 miljoner som är beräknat resande för 2015. Under 2011 genomfördes 424 000 resor på Tåg i Bergslagen med periodkort, vilket är en ökning med 170 000 resor jämfört med 2010. Kortresande i Dalarna utgjordes under 2011 av 198 000 vanliga länskortsresor och 45 000 skolkortsresor.

2011 genomfördes 64 000 resor på SJ:s tåg med periodkort, vilket är en minskning med 11 000 resor från föregående år. Flera utredningar visar att det idag råder kapacitetsbrist på Dalarnas järnvägsnät som förhindrar ökad turtäthet utan att vissa åtgärder genomförs. Detta p.g.a. att persontågtrafiken samsas med godstågtrafiken om tillgången till spår-utrymme. Det finns ett behov av att förbättra detta och även minska ned restiden på en del sträckor för att i större utsträckning möjliggöra konkurrens gentemot bilresandet. Som tidigare nämnts arbetar kollektivtrafikmyndigheten och TiB utifrån den genomförda tågpendlarutredningen 2008 och det kan konstateras att det fortfarande finns önskemål om åtgärder som ännu inte tillgodosetts.

5.3 Särskild kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skol- och särskoleskjutsar, resor till och från korttidsboende och kommunresor. Alla dessa former av resor kräver någon form av särskilt tillstånd från ansvarig myndighet vilka handlägger och beslutar om den sökande är berättigad till helt eller delvis samhällssubventionerade resor.

Den särskilda kollektivtrafiken i Dalarna samordnats via länets gemensamma beställningscentral sedan trafikstarten den 1 juli 2017. På årsbasis hanterar de omkring 600 000 resebeställningar i systemet. Trafiken kan vara anropsstyrd eller linjebunden och utförs yrkesmässigt med personbilar eller specialfordon. Huvuddelen av resorna utmärks av att resenären har behov av en högre grad av individuell service för att resan skall kunna genomföras.

Ansvarig myndighet för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor från och med 2018-01-01 är Landstinget Dalarna vilken också innehar betalningsansvaret för färdtjänst och sjukresor medan riksfärdtjänstresor betalas av respektive kommun där kunden är folkbokförd.

Ansvarig myndighet för omsorgsresor, kortidsresor och kommunresor är kommunerna vilka också bekostar dessa resor. Rörande skol- och särskoleskjutsar är kommunerna också ansvariga för myndighetsutövandet, dock ingår kostanden i skatteväxlingen varpå landstinget Dalarna har betalningsansvaret.

5.4 Kommersiell trafik

Den nuvarande lagstiftningen som infördes 1 januari 2012 innebär att kollektivtrafik-företag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg från och med den 1 oktober 2010. 2012 avskaffades även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Därigenom skulle dynamiken ökas på kollektivtrafikmarknaden vilket från centralt håll menades kunna bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande.

Kollektivtrafikens marknadsandel i landet har under en rad år varit förhållandevis stabil mellan 13 och 19 procent av de markbundna inrikes persontransporterna. Den lokala och regionala kollektivtrafiken har under flera år bedrivits av trafikhuvudmännen. Trafiken subventioneras till i genomsnitt hälften. I Dalarna är intäktsfinansieringsgraden, alltså biljett och kortintäkter cirka 55 procent. Där ingår intäkter från kommunernas köp av skolskjutskort. Den totala subventioneringsgraden är cirka 60 procent.

Upphandlad trafik är attraktiv för trafikentreprenörer genom långa avtalstider. Dessa förhållande gäller både buss och tåg. Inte ens i landets mest tätbefolkade områden finns många exempel på kommersiell busstrafik som en del av kollektivtrafiken eller tågtrafik där upphandlad och kommersiell trafik trafikerar samma sträcka.

Kommersiell tågtrafik finns på Dalabanan och Siljansbanan samt mellan Falun och Göteborg. Skulle det starta subventionerad upphandlad trafik på dessa reserelationer hela sträckan skulle den kommersiella trafiken minska. För utveckling av tågtrafiken -kommersiell eller subventionerad- finns ett effektivt hinder i form av frånvaron av dubbelspår och svårigheter att få tag i rullande materiel som uppfyller alla moderna krav på komfort och säkerhet och sist men inte minst betydelsefullt, minskad tillgång på tåglägen. Infrastrukturens kvalitet är också en faktor att ta hänsyn till.

Möjligheten för entreprenörer att starta kommersiell trafik är att hitta reserelationer som idag inte trafikerar, t.ex. utifrån arbetspendlingsstatistik. Då skulle tillgången på trafik öka och en affärsmässig möjlighet skapas. Sannolikheten är dock låg eftersom sådana satsningar blir riskfyllda projekt i glesbefolkade områden.

Kollektivtrafiksystemet i länet byggs upp kring huvudstråk, bytespunkter och lokaltrafik. Den viktigaste uppgiften är att säkerställa den interregionala och regionala trafiken, d.v.s. uppbyggnad av stråk med mål om entimmestrafik mellan viktiga orter

och centra samt att säkerställa länets stråk till grannlän och huvudorter på längre avstånd.

Under 2013 inventerades samtliga regionala närtrafiklinjer och parallellt togs initiativ till att utveckla den anropsstyrda trafiken under begreppet servicetrafik som inkluderar färdtjänst, skolskjutsar, sjukresor, kompletteringstrafik och allmän kollektivtrafik, för att stimulera resandet.

Resandet ökar främst i tätortstrafiken och stråktrafiken. Omfattande trafikförändringar genomfördes 2014 och 2015 för att tillmötesgå målet om att koncentrera resurser där de gör störst nytta. Det enskilt största framgångsreceptet för den positiva resandeutvecklingen har varit den förtätade och regelbundna direktlinjetrafiken med buss.

Trots en resandeökning för 2011 minskade marknadsandelen något för kollektivtrafiken (från 9,8% 2010 till 9,3% 2011) vilket förstärker bilden av att invånarna i Dalarna har ett för riket högt bilinnehav. Förändringar i trafiken under 2013 och 2014 påverkade många resenärer. Marknadsandelen sjönk under den perioden med 4%. Under 2016 har mätningar visat att marknadsandelen stigit till strax under 10%. Dessutom har antalet utbudskilometer för både buss och tåg ökat med ca.11%.

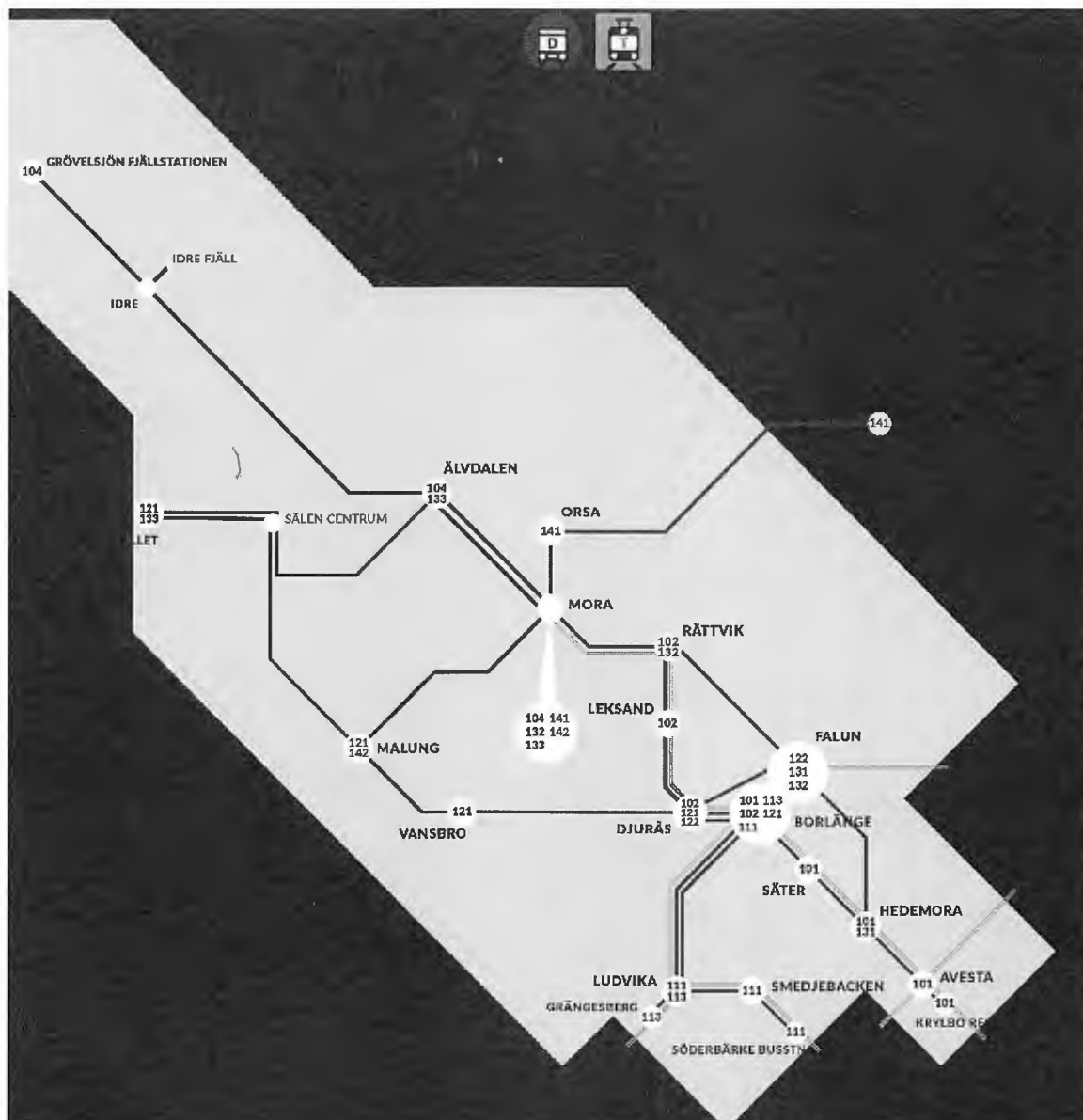
Marknadsandelarna på de olika stråken ligger mellan 7–16%, högst i stråken Grängesberg–Ludvika–Borlänge–Falun. Här finns också det bästa trafikutbudet. Delsträckan Falun–Borlänge har enligt beräkningar en marknadsandel på cirka 20%. Där bedrivs trafiken med femminutersintervall under högtrafik.

Kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken i Dalarna. De regionala busslinjerna täcker stor del av det allmänna vägnätet och de större tätorterna. Turtätheten på vissa busslinjer är dock låg, i synnerhet på busslinjer med lågt resandeunderlag där kollektivtrafiken främst finns till för att tillgodose skolresor.

Arbete pågår ständigt med att utveckla den regionala och interregionala tågtrafiken. Planering sker i hög grad utifrån den utredning om tågpendling i Dalarna som Region Dalarna genomförde 2008. Före Tåg i Bergslagens (TiB) trafikstart år 2000 genomfördes totalt cirka en miljon tågresor, vilket kan jämföras med dagens cirka tre miljoner resor per år.

Det råder kapacitetsbrist i järnvägsnätet som bland annat förhindrar ökad turtäthet. Det finns ett stort investerings- och underhållsbehov för att minska restiderna i järnvägsnätet bland annat för att i större utsträckning möjliggöra konkurrens gentemot bilresandet.

För att åstadkomma omfattande ökning av tågpendlingen, krävs ytterligare förstärkning av turtätheten till åtminstone halvtimmestrafik i de starka stråken. Då kan också en stor del av dagens busstrafik ersättas och koncentreras till att fånga upp resenärer som bor utanför de större stråken och mellan de orter där tågen stannar. Med ett nytt och mer centralt beläget resecentrum i Falun har tåget blivit ett mer attraktivt alternativ för pendlingen mellan Falun och Borlänge.



6 RÄTTIGHETER OCH SKYLDIGHETER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKFÖRETAG

Lagen om en ny kollektivtrafiklag trädde i kraft den 1 januari 2012. Strax innan genomfördes även marknadsöppningen på järnväg vilket innebär att järnvägsföretag som har säkerhetstillstånd att bedriva persontrafik har rättighet att, i princip, obegränsat trafikera det svenska järnvägsnätet. Dessa två lagstiftningar ska tillämpas tillsammans vad gäller persontrafik. Det innebär att kollektivtrafikföretagen har vissa skyldigheter gentemot regionala kollektivtrafikmyndigheter, Transportstyrelsen och Trafikverket.

Ett kollektivtrafikföretag som ska bedriva eller upphöra med regional kollektivtrafik i Dalarna måste anmäla detta till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten innan trafikstart. Detta gäller även interregional buss och tågtrafik där resenären ges möjlighet att börja och avsluta resan inom Dalarna. Anmälan ska skickas till:

Region Dalarna, Kollektivtrafikmyndigheten, Myntgatan 2, 791 92 Falun.

7 FRAMTIDA REGIONAL TRAFIK I DALARNA

Kollektivtrafiken i Dalarna har störst samverkanspotential för att utveckla interregional kollektivtrafik med länen Gävleborg, Västmanland och Örebro genom det samägda tågtrafikbolaget *Tåg i Bergslagen*. I ett bredare perspektiv kan hela Bergslagen samt Mälardalen sägas vara i Dalarnas intresseområde för långsiktig utveckling av interregional kollektivtrafik. Samverkanstanken utökas då till att även inkludera länen Värmland, Uppland och Södermanland samt storstadsregionen Storstockholm. Även den Norska fylkeskommunen Hedmark är av intresse, men kan sägas vara initialt fokuserad på närliggande Norska kommuner pga. den uttalade viljan om ett gemensamt arbetsmarknads- och boendeområde kopplad till den gränsöverskridande besöksnäringen i området.

Definition av bytespunkters upptagningsområde

En definition av kollektivtrafikens upptagningsområde är nödvändigt för att kunna beräkna och uppskatta hur rimligt det är för kollektivtrafiken att trafikerade bytespunkter i specifika lägen.

Upptagningsområdet beskrivs genom avståndsintervall som utgår från kollektivtrafikens bytespunkter och som stegvis visar på en fallande grad av tillgänglighet. Avstånden mäter fågelvägsavståndet men kan enkelt räknas upp till en uppskattat gångavstånd genom att multiplicera avståndet med 1,3.

Kollektivtrafikresenärernas gånghastighet till och från bytespunkterna uppskattas lika mellan 4-6 km/h, och på så vis fås en grov uppskattning fram av hur lång tid det tar att färdas till och från bytespunkten. Varje intervall är 300 meter fågelvägen och uppskattas därför motsvara 400 meter reellt gångavstånd, vilken i sin tur tar ca 5 minuter att gå.

Tillgänglighet	Fågelvägsavstånd (m)	Gångvägsavstånd (m)	Gång 4-6 km/h (min)	Cykel 16 km/h (min)
Utmärkt	0-300 m	0-400 m	ca 0-5 min	0-1-30 min
Mycket god	300-600 m	400-800 m	ca 5-10 min	1-30-3 min
God	600-900 m	800-1200 m	ca 10-15 min	3-4-30 min
Acceptabel	900-1200 m	1200-1600 m	ca 15-20 min	4-30-6 min
				6-12 min
Otillgänglig	2400- 10 000 m	3200-13333 m	40-160 min	12- 50min

Ovanstående tabell redovisar vilken tid det uppskattas ta att transportera sig ett fågelvägsavstånd till fots respektive cykel i vanlig gång- och cykelhastighet. Kollektivtrafikens i Dalarna ska använda samma avståndsintervall i tätort och landsbygdsmiljö för att uppskatta potentiella resenärers tillgänglighet till olika lägen för bytespunkter.

Definition av grundläggande servicefunktioner

Med grundläggande servicefunktioner menas tillgång till dagligvaruhandel, betaltjänster och olika typer av ombudsverksamheter så som post- och pakethantering eller apotek.

För att möta transportbehoven i Dalarna ska kollektivtrafiken möjliggöra en högre tillgänglighet än idag till arbete, studier, vård och omsorg. Resor till fritidsaktiviteter och besöksnäringen i regionen skall utvecklas. Detta för att upprätthålla och utveckla attraktiviteten i regionen. Dalarnas invånare kan ha långa avstånd mellan bostad och arbete. Det är troligt att många kommer att välja att dagpendla till sitt arbete eller studieort om restiden upplevs som rimlig. Tidigare forskning har visat att en restid mellan 45 minuter - en timme, motsvarande cirka 80 km, anses som en rimlig gräns för vardags-pendling. Det skulle vidga arbetsmarknadsregionerna ytterligare, även över länsgräns. Kollektivtrafiken skall vara utformad på ett vis som täcker upp olika grupper av medborgares resebehov och inte tvingar medborgare till att byta bostadsort på grund av studier eller arbete utan snarare bidrar till regionförstoring.

7.1 Fortsatt utveckling

Kollektivtrafiken skall kunna erbjuda ett trafikutbud som medger enkla och bekväma resor som inte tar alltför lång tid att genomföra. Samtidigt är det viktigt att våga fokusera på och prioritera starka pendlingsstråk samt stråk som bidrar till regionförstoring. Genom att anpassa kollektivtrafikutbudet mot resenärernas behov av kollektivtrafik har kollektivtrafiken möjlighet att påverka resandet i riktning mot en mer hållbar utveckling på bekostnad av privatbilismen. Möjligheterna finns främst i de starka stråken där det finns ett kundunderlag som medger en hög nivå av service och hög turtäthet.

Planeringen inför framtidens trafik strävar efter att skapa ett sammanhållet trafiksystem för all kollektivtrafik där färdtjänst, skolskjuts-, sjuk- och kompletteringstrafiksresor, s.k. serviceresor, samordnas med allmän kollektivtrafik i ett och samma trafiksystem. Med anpassade transportfordon, god styrning, tillämpning av s.k. flexlinjer och anropsstyrd trafik kan landsbygdsrafiken behållas med högre nyttjande och bättre kostnads-effektivitet. Taxi ses som en viktig aktör för att uppnå detta. I Dalarna handlar det om att ge länets invånare ett alternativ till personbil och att skapa resmöjligheter för personer utan bil.

Relevans är ett viktigt inslag i trafikplaneringen. Det innebär att det ska finnas möjligheter för resenären att på ett snabbt, säkert, enkelt och prisvärt sätt kunna nyttja kollektiv-trafiken vid den tidpunkt som passar. Det handlar således om att hitta den ekonomiskt optimala nivån för människors tillgänglighet och möjlighet att nyttja trafiken. För att uppnå relevans bör tätortstrafiken och stråklinjer gå med 10 minuters mellanrum i högtrafiktid och med 20 minuters mellanrum under övriga tider. Det är även av vikt att ha en tät och regelbunden trafik med fasta avgångstider beroende på olika förutsättningar i länet.

Den regionala trafiken bör där järnvägsnätet så tillåter ske med tåg. Region Dalarnas utredning om pendling med tåg skall där vara vägledande. Detta innebär att tåg från trafikerade linjer samtidigt skall angöra och avgå från Borlänge C en gång i timmen i högtrafiktid. Möjlighet ska finnas att utveckla den regionala tågtrafiken mot Uppsala och Västerås via Avesta/Sala. Nästa steg bör vara att även utveckla 1-timmestrafik mot Gävle. På prioriterade stråk skall denna trafik sedan förstärkas med expressbusstrafik i motsvarande omfattning.

Det är av central betydelse att framhålla att resenären står i centrum för myndigheten. På EU-nivå har ny lagstiftning utarbetats vad gäller resenärernas rättigheter och garantier. Det har sedan länge varit beslutat att kollektivtrafiken, liksom andra

offentliga miljöer, ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning till år 2010. Samtliga fordon som används idag, förutom godsrumsbussarna, är anpassade för personer med funktionsnedsättning men det återstår mycket att göra i den fysiska miljön omkring hållplatserna och detta arbete bör intensifieras i form av ytterligare anpassning av hållplatser och terminaler. Teknisk utrustning i fordonen för hållplatsutrop skall användas i trafiken.

I Dalarna beställer kommuner och landsting den trafik man är beredd att betala för. I detta förfarande genomförs trafikbeställningar där Dalatrafik samlar in och sammanställer länets kommuners och landstingets önskemål om framtida kollektivtrafik. Det kan konstateras att målbilden behövs kommuniceras ytterligare med kommuner och landsting i samband med trafikbeställningarna. Ett sådant arbete bör därför inledas för att få en högre samstämmighet om den regionala kollektivtrafikens utformning. Det regionala resandet enligt lag avgränsas geografiskt till länet. Om Region Dalarna samarbetar med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter avseende interregional kollektivtrafik omfattar denna trafik lagen om kollektivtrafik. Dessutom ingår de interregionala linjer som har karaktären av vardagsresande och därmed är att betrakta som regionala.

Flera utmanande diskussioner behöver föras i det här sammanhanget; trafiklösningar för landsbygdens glesaste områden i Malung-Sälens och Älvdalens kommun, trafik i fjällområdena under säsongperioder, trafik över landsgränsen till Norge – Elgå och Drevsjö i Engerdal kommuner till Idre och Älvdalen, mellan Sälen och Trysil.

7.2 Stråktrafik

Trafiksystemet i länet ska byggas upp kring stråk, bytespunkter och lokaltrafik. Den viktigaste uppgiften är att säkerställa den regionala trafiken, d.v.s. uppbyggnad av stråk med mål om 1-timmestrafik mellan viktiga orter och centra samt att säkerställa länets stråk till grannlän och huvudorter på längre avstånd.

Under 2013 inventerades samtliga regionala närtrafiklinjer och tillsammans med berörda kommuner och landstinget diskuterades finansieringen av trafiken. I översynen av linjerna ingick också att överväga huruvida landstinget i framtiden ska ta över viss regional närtrafik eftersom de ingår i utpekade stråk och därmed i länets stråknät för trafiken. Parallellt har initiativ tagits till att utveckla den anropsstyrda trafiken under begreppet servicetrafik som kan inkludera färdtjänst, skolskjutsar, sjukresor, kompletteringstrafik och allmän kollektivtrafik.

Inför den kommande upphandlingen vill landstinget förstärka den regionala trafiken enligt nedan, att trafikutbudet på det regionala linjenätet följer intentionerna i den genomförda tågpendlarutredningen med tåg/buss som kompletterar varandra, alternativt håller en turtäthet som gör det kollektiva resandet attraktivt i det berörda stråket. Trafiken skall utföras med moderna fordon med hög komfort, så att resan upplevs bekväm och som ett fullgott alternativ till bilen. Inför trafikstart 2017 bör också framför allt det regionala huvudnätet/stråken ses över vad gäller samspel och utveckling tillsammans med angränsande län. Förbindelserna och trafikintensiteten i riktning mot Fagersta – Västerås respektive Borlänge – Gävle och förbindelsen Mora – Stockholm bör ses över.

stationer. Sammantaget kräver förslaget för Dalarnas del följande åtgärder på Bergslagsbanan: Nytt stationsläge i Korsnäs (Falun Ö), femtågsmöte på Borlänge station, mindre åtgärder för samtidig infart på Ludvika station som tillåter systemmöten, mindre åtgärder som tillåter ”flygande möten” längs sträckan och högre hastighet.

Godsstråket genom Bergslagen

Vad gäller godsstråket genom Bergslagen Mjölby-Storvik (Örebro-Gävle) finns möjligheter till utökad trafik till tvåtimmarstrafik. Detta speciellt genom de investeringar som avses att göras i stråket på ca. 600 Mkr varav ca. 519 Mkr i Avesta. Utökad persontrafik till främst arbets- och högskoleorterna Gävle och Örebro ger delar av Dalarna och angränsande orter en möjlighet till förbättrad arbets- och studiependling. För Avestas del bör också den stora potentialen finnas i en ökad pendling till och från Uppsala-regionen. För pendling mot Norberg och Fagersta finns idag också en väl utbyggd busstrafik genom Västmanlands Lokaltrafiks linje 500.

Bergslagspendeln

På Bergslagspendeln finns möjligheter att införa timmestrafik till Ludvika. För pendlingen mellan Ludvika och Smedjebacken är inte timmestrafik tillräcklig utan det ska i sådana fall vara för att stimulera en utökad pendling mot Fagersta/ Västerås. Körtiderna till Västerås kommer inte att avsevärt kunna förkortas utan stora investeringar varför dagspendling på sträckan kommer bli svår att utveckla. När det gäller pendlingsutbytet mot Fagersta pendlar idag cirka 500 personer mellan Fagersta och Ludvika/Smedjebacken. Läger man till Söderbärke och Vad pendlar ytterligare 180 personer till/från Fagersta. Att orterna har en relativt likartad näringslivsstruktur motsäger att någon ytterligare pendlingsutveckling kan ske. Utifrån att åstadkomma en utökad pendling bedömer vi att en utökad trafik därför inte bör prioriteras på kortare sikt. Bergslagspendeln har en outnyttjad potential vad gäller regionförstoring och hållbar utveckling för medborgare och näringsliv i stråket Västerås - Ludvika. Nationellt sett har den också en roll att fylla som förbindelselänk mellan Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan samtidigt som banan erbjuder en självklar koppling mellan alla kommuner efter stråket.

7.7 Bättre och effektivare persontrafik på järnväg

Trafikuppgiften är att tågen skall binda ihop regioncentra: Gävle – Falun/Borlänge – Örebro – Västerås med goda anslutningar till Stockholm, Uppsala och Linköping. Tågen skall binda ihop och utvidga de olika arbetsmarknadsområdena samt att genom en styv tidtabell och fasta mötespunkter förenkla bytesmöjligheterna mot andra färdmedel. För att klara trafikuppgiften föreslås att 1-timmestrafiken byggs ut på linjerna 50 (Mora/Falun – Borlänge) och 53 (Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby), att en ny huvudlinje Västerås – Borlänge – Mora inrättas. Det bortre målet för den framtida trafiken är att 6 miljoner resor ska genomföras inom Tåg i Bergslagens systemet år 2020. Köp av periodkortsgiltighet inom tågtrafiken kommer att fortsätta.

Utifrån de utredningar som genomförts av berörda banor framgår det tydligt att det idag finns en kapacitetsbrist i Dalarnas järnvägsnät. Diskussioner om dubbelspår finns på delar av sträckorna men för närvarande saknas medel i Trafikverkets framtidsplan till sådana investeringar. Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län och Uppsala, Heby och Sala kommuner har dock tillsammans med dåvarande Banverket tecknat en avsikts-förklaring om åtgärder på Dalabanan avseende prioritering och finansiering. Denna syftar till att möjliggöra tätare trafik med persontåg och bättre tidhållning på Dalabanan. På kort sikt handlar åtgärderna om att skapa en effektiv tidtabell med ett tåg i timmen med restid mellan Sala och Borlänge som understiger 58 minuter och mellan Sala-Uppsala som understiger 28 minuter.

7.8 Förutsättningar på lång sikt

För att åstadkomma omfattande ökning av tågpendlingen krävs ytterligare förstärkning av turtätheten till åtminstone halvtimmestrafik i de starka stråken på lång sikt. Då kan också en stor del av dagens busstrafik ersättas och koncentreras på att fånga upp resenärer som bor utanför de större stråken och mellan de orter där tågen stannar. Med ett nytt och mer centralt beläget resecentrum i Falun skulle tåget kunna bli ett mer attraktivt alternativ för pendlingen mellan Falun och Borlänge. Här är dock 30-minuterstrafik inte tillräckligt för att klara av den mycket omfattande pendlingen. Till 2030 antas sträckan Falun-Borlänge ha byggts ut till dubbelspår. Dalabanan och övriga Bergslagsbanan har partiella dubbel-spår. I detta perspektiv kan trafiken förtätas mellan Mora-Borlänge-Avesta och Ludvika-Falun till två avgångar per timme under högtrafik och en avgång per timme under övriga dagen. Trafiken mellan Ludvika och Falun kan också förlängas till Smedjebacken, i första hand för att knyta ihop Smedjebacken med Falun/Borlänge.

Trafiken till/från Avesta kan också förlängas till Sala för att där knytas ihop med de regionala linjerna mot Uppsala och Västerås. Alternativt kan en sådan linje gå hela vägen till Uppsala. Ett annat alternativ är att sträckan istället förlängs till/från Västerås. En särskild pendel med två dubbelturer i timmen skulle kunna sättas in mellan Falun och Borlänge som även skulle kunna stanna i Ornäs. Därigenom uppnås kvartstrafik på sträckan vilket skulle kunna ersätta dagens omfattande busstrafik. På Bergslagspendeln kan en rimlig målsättning vara att korta restiden till 90 minuters restid mellan Ludvika och Västerås, med en turtäthet motsvarande timmestrafik under hela dagen. Då skulle möjligheter finnas för dagpendling mellan Ludvika/Smedjebacken och Västerås enligt samma förutsättningar som ovan.

Sveriges järnvägssystem är hårt belastat. Cirka 30 tågoperatörer verkar i Sverige vilket gör oss till Europas öppnaste järnvägsmarknad. Järnvägsresandet har nästan fördubblats mellan 1990 och 2012 till nära 12 miljarder personkilometer per år. Den regionala trafiken har ökat med 80 procent 2000–2012. Godstrafiken har mer än fördubblats 1950–2012 till 21 miljarder tonkilometer. Under samma tid ökade Sveriges totala godstransportarbete tre gånger, samtidigt som BNP blev fem gånger så hög. Allt detta är i grunden positiva fakta men säger oss också att utrymmet på spåren blivit trängre som riskerar att reducera utvecklingstakten.

8 TILLGÄNGLIGHET FÖR FUNKTIONSNEDSÄTTA

Enligt Handisam, myndigheten för handikappolitisk samordning, är det idag en av fem som lever i Sverige med någon form av funktionsnedsättning. Det kan handla om personer med rörelsehinder, nedsatt syn eller hörsel, funktionsnedsättning till följd av psykiska besvär eller läs- och skrivsvårigheter. Tillgänglighet i fysisk miljö handlar om att människor med nedsatt funktionsförmåga ska kunna förflytta sig säkert och självständigt, hitta dit man ska och förstå när man är framme. Sverige godkände år 2008 FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Sverige är därmed juridiskt bunden att följa konventionens innehåll. Konventionens syfte är att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättning att ta del av sina mänskliga rättigheter.

8.1 Inventering och åtgärder

Åren 2011-2012 inventerades alla hållplatser och till dags dato är södra delen av Dalarna klart. Se tabell nedan för sammanfattning av inventeringen. Målet är att alla bytespunkter samt följande utpekade stråk ska vara tillgänglighetsanpassade:

- Grängesberg – Ludvika-Falun
- Avesta–Borlänge-Rättvik-Mora-Älvdalen-Idre
- Borlänge-Djurås-Sälen
- Hedemora-Falun-Rättvik

Fortsatt planläggning kommer därmed att ske vad gäller mötesplatser och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer för att utveckla kollektivtrafikens mötesplatser så att de bidrar till ökat resande och till att kvaliteten i kollektivtrafiksystemet som helhet säkras.

Bytespunkter vid resecentrum eller järnvägsstation

Tåg-Buss, Buss-Buss	Kommun	Väntsal	Tillgänglighet	Byte SÄK
Krylbo järnvägsstation	Avesta	Ja	Nej	Ja
Borlänge Resecentrum	Borlänge	Ja	Ja	Ja
Falu järnvägsstation	Falun	Ja	Nej	Ja
Djurås resecentrum	Gagnef	Ja	Ja	Ja
Gagnef järnvägsstation	Gagnef	Väderskydd	Ja	Nej
Hedemora resecentrum	Hedemora	Ja	Ja	Ja
Insjön järnvägsstation	Leksand	Väderskydd	Ja	Nej
Leksand resecentrum	Leksand	Ja	Ja	Ja
Tällberg järnvägsstation	Leksand	Ja	Nej	Nej
Grängesberg järnvägsst.	Ludvika	Ja	Nej	Ja
Ludvika resecentrum	Ludvika	Ja	Ja	Ja
Mora resecentrum	Mora	Ja	Ja	Ja
Rättvik resecentrum	Rättvik	Ja	Nej	Ja
Smedjebacken resecent.	Smedjebacken		Ja	Ja
			Nej	

Bytespunkter utan tågrelation

Buss-Buss	Kommun	Väntsal	Tillgänglighet	Byte SÄK
-----------	--------	---------	----------------	----------

Avesta busstation	Avesta	Ja	Nej	Ja
Borlänge centrum	Borlänge	Väderskydd	Ja	Nej
Falu centrum	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Bjursås korsvägen	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Enviken busstation	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Myrgatan Hedemora	Hedemora	Väderskydd	Ja	Nej
Malung station		Malung-Sälen	Ja	Nej
Ja				
Mora busstation	Mora	Ja	Ja	Ja
Orsa centrum	Orsa	Väderskydd	Nej	Ja
Smedjebacken centrum	Smedjebacken		Väderskydd	Ja
Ja				
Säter torget	Säter	Väderskydd	Nej	Ja
Vansbro station	Vansbro	Väderskydd	Nej	Ja
Älvdalen busstation	Älvdalen	Väderskydd	Ja	Ja

*Byte till särskild kollektivtrafik

Sambanden mellan infrastrukturplaneringen och den strategiska planeringen av kollektiv-trafiken är mycket viktiga. Kollektivtrafiken är ett medel att uppnå de beslutade målen i infrastrukturplaneringen. Omvänt är insatserna i infrastrukturplanen i många fall avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i linje med tåg- och busstrategierna.

Fallstudie avseende tillgänglighet

I juni 2017 genomfördes en utvärdering med fallstudier på sex utvalda bytespunkter i kollektivtrafiken i Dalarna. Bytespunkterna var Borlänge och Hedemora resecentra, Avesta Krylbo och Gagnef järnvägsstationer, bussterminalen Knutpunkten i Falun och busshållplatsen Hagtjärn på riksväg 69 mellan Falun och Vika. Dessa bytespunkter är olika såväl i fråga om trafikflöde, transportslag, funktion och tillgänglighetsanpassning. De har också olika byggår eller år då de totalrenoverats.

Utvärderingen gjordes med hjälp av representanter från FRID (Funktionshinderrådet i Dalarna) och LPR (Länspensionärsrådet) för att testa tillgängligheten i kollektivtrafiken och lyfta fram både det som fungerar bra och det som fungerar mindre bra på de sex bytespunkter som besöktes.

Syftet med utredningen var att fånga upp deltagarnas upplevelser och känslan för vilka funktioner de finner utmanande för att resa i kollektivtrafiken utifrån sin funktionsnedsättning. Ett till syfte var att, utifrån fallstudierna, sammanfatta förbättringsförslag för bytespunkterna.

Utvärderingen har gett tydliga indikationer på brister som är relevanta för många med vissa funktionsnedsättningar. Tyvärr har det visat sig att även nybyggda och nyrenoverade anläggningar, i sin helhet, inte upplevs som tillgängliga för alla. Det är komplexa miljöer där alla olika människor, med olika förutsättningar, och trafikslag ska samsas på samma yta. För en person med någon form av funktionsvariation kan en brist vara tillräcklig för att det inte ska vara aktuellt för den individen att resa kollektivt.

Utvärderingsmomentet i juni har bland deltagarna upplevts som mycket positivt. Det är viktigt att projektet inte slutar med denna rapport utan följs upp och leder till

konkreta förbättringar. Ansvar för bristerna är uppdelat och det krävs därför samarbete mellan olika parter för att hela resan ska fungera för alla.

De upplevelser som varit återkommande för många av de undersökta bytespunkterna är:

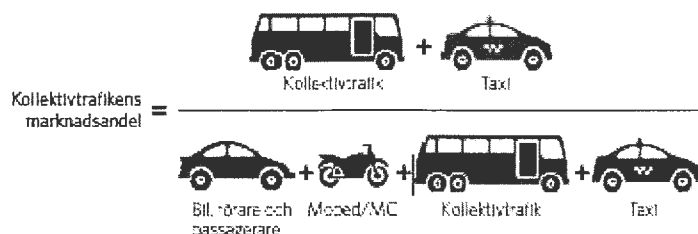
- **Bristfälliga ledstråk och ledytor.** Det är viktigt med helheten, att stråken är korrekt utformade från A till B.
- **Svårigheter att köpa biljett.** Om det inte finns personal att prata med är det extra viktigt att det finns användarvänliga och lättillgängliga biljettautomater. Många äldre känner sig exkluderade då de inte tycker att de hänger med i den digitala utvecklingen, som dessutom ofta kräver välfungerande fingerfärdighet och syn.
- **Avsaknad av väderskyddade viloplatser.** Det är viktigt att kunna vila i nära anslutning till avgående tåg eller buss. För längre väntetid är ett varmt väntrum med tillgång till en tillgänglighetsanpassad toalett och en kiosk att föredra.
- **Långa avstånd eller för många hinder.** Det är viktigt att alla kan, med rimlig ansträngning, röra sig på ett säkert sätt inom och till bytespunkten.
- **Otrygga miljöer med klotter.** Tryggheten är viktig för att göra kollektivtrafiken attraktiv.
- **Dåligt underhåll.** Bra underhåll både sommar och vinter är en förutsättning för att en plats ska vara tillgänglig i praktiken.
- **Bristfällig information.** Det är viktigt med tydlig information som är tillgänglig för alla.
- **Avsaknad av lättillgängliga toaletter.** För längre väntetid är tillgång till toaletter viktig.
- **Utformningen används inte på rätt sätt.** Det är t.ex. nödvändigt för tillgängligheten att busschaufförer stannar på rätt ställe i förhållande till taktila markeringar och att bussen angör helt intill eventuell kantsten.
- **Avsaknaden av personal.** Många saknar någon att fråga eller få hjälp av. Där personal inte finns är det extra viktigt att ovanstående punkter är fungerande.

Denna utvärdering kan inte betraktas som en heltäckande analys. Bristerna som framkommit är att betrakta som indikationer. För att säkerställa en heltäckande analys av den fysiska tillgängligheten, i enlighet med Plan- och bygglagen och Boverkets föreskrifter, rekommenderas att en sådan utförs av sakkunnig utredare. En lägsta nivå, avseende omfattning och typ av åtgärder bör motsvara Boverkets föreskrift; BFS 2013:9 - HIN3, *"Enkelt avhjälpta hinder"*.

Samverkan med handikappråd och handikapporganisationer ska ses som ett naturligt arbetssätt i såväl planering och projektering som vid byggande och drift. Den främsta värdemätaren på framkomlighet och tillgänglighet är den egna upplevelsen. Organisationerna inom funktionshinderrörelsen har därför en viktig roll som erfarenhetsförmedlare till Region Dalarna och bolagen. De funktionshindrade ska genom sina organisationer ges möjlighet att påverka utformningen av den offentliga fysiska miljön. Kontaktpersoner ska därför utses med ansvar att bevaka ärenden där det är viktigt att funktionsnedsatta får yttra sig.

9 ÖKAT RESANDE OCH ÖKAD MARKNADSANDEL

Resandet med kollektivtrafik har ökat långsamt under de senaste 60 åren. Sedan 1950 har antal personkilometer med kollektivtrafik drygt fördubblats men samtidigt har trafik-arbetet med personbil och motorcykel mer än *trettonfaldigats*. Kollektivtrafikens andel har därmed sjunkit från nära 60 procent i början av 1950-talet till att sedan ungefär 30 år ligga runt 17–18 procent i nationellt perspektiv.

$$\text{Kollektivtrafikens marknadsandel} = \frac{\text{Kollektivtrafik} + \text{Taxi}}{\text{Bil, förare och passagerare} + \text{Moped/MC} + \text{Kollektivtrafik} + \text{Taxi}}$$


9.1 Stor potential

Det ligger en utmaning i att öka resandet och kollektivtrafikens marknadsandel med tanke på att Dalarna har ett mycket högt bilinnehav i förhållande till landet i övrigt. Det finns dock en stor potential att öka kollektivtrafiken i Dalarna. Utifrån befintlig kapacitet finns en potential att öka resandet med 50 procent och även öka kollektivtrafikens marknadsandel. För att åstadkomma detta behöver bl.a. turtätheten öka, restiderna minskas och tidtabellerna förenklas. För att skapa bättre förutsättningar för pendling är det även av stor vikt att resecentrum och större hållplatser anpassas. Det ska vara möjligt för pendlare att ta bilen eller cykeln till dessa knutpunkter mellan buss eller tåg. Genom att komplettera tåget med fler expressbusturer, vilka har avgångstider mellan tågets, skulle ett attraktivt, lättförståeligt och pendlarvänligt trafiksystem skapas inom Dalarna och till/från angränsande län. Tåget bör tydliggöras som ett alternativ även för regionala och lokala resor och inte bara som ett färd sätt för det långväga resandet.

En utvecklad kollektivtrafik är en viktig pusselbit när det gäller att knyta ihop länet och öka utbytet med angränsande län. Med förkortade restider kan arbetsmarknadsregionerna i Mora, Avesta och Ludvika integreras med Falun/Borlänge. Med den utvecklade expressbusstrafiken längs Västerdalsstråket kan även Vansbro och Malung knytas ihop med övriga länets arbetsmarknad. Med förkortade restider mellan Södra Dalarna och Uppsala skapas också förutsättningar för att ta del av arbetsmarknaderna i Uppsala och Västerås. En ökad integration med viktiga arbetsmarknader utanför länet ger också större möjligheter för näringslivet att rekrytera högkvalificerad arbetskraft.

9.2 Olika lokala förutsättningar

Olika förutsättningar i länet råder för att utveckla kollektivtrafiken vilket gör att olika delmål för marknadsandelen bör sättas upp för olika sträckor. Möjligheter finns även till att utveckla olika avtalskonstruktioner med operatörer för att öka engagemanget i verksamheten där man kan medverka till att resande- och totalintäkterna ökar. Det är också angeläget att utarbeta samarbete med operatörer, kommuner och myndigheter för att ytterligare stimulera utvecklingen i kollektivtrafiken.

9.3 Resenärernas önskemål

Från olika kundundersökningar och genom den kunskap som byggs upp i trafikplaneringen finns kunskap om vilka kvalitetsegenskaper som värderas av resenärerna och som har betydelse för valet av färdmedel. De egenskaper som gör kollektivtrafiken attraktiv och konkurrenskraftig spänner över ett brett fält med allt från linjenät och;

- turutbud,
- restid,
- komfort,
- punktlighet och
- förutsättningar för byten till
- information om trafik,
- priser och biljetter,

samt inte minst den bild man har av trafiken som en **trygg, vänlig, praktisk och attraktiv trafik** som man gärna använder och återkommer till. Kollektivtrafikens attraktion påverkas också av möjligheterna att kombinera olika trafikslag (exempelvis att ta med cykel ombord på tåg eller att kombinera bil, buss och tåg).

Kundperspektivet på kollektivtrafiken innebär att resenärens hela resa ska bilda utgångspunkt. Det betyder att frågor kring samman-kopplingen av länkar i reskedjan, bytespunkternas utformning, biljettsystemet och en kundanpassad trafikinformation är viktiga. Även det direkta bemötandet mot kunden är viktigt.

10 KOSTNADS- OCH RESANDEUTVECKLING

10.1 Kostnadsutveckling

Sedan 2003 har kommunernas och landstingens nettokostnader för kollektivtrafik i Sverige ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för samtliga verksamheter i kommunsektorn. Ökningen har varit så kraftig att kostnaderna idag motsvarar en utdebitering på 1,02 kronor, jämfört med en utdebitering på 71 öre 2003. Det har hittills inte gått att fastställa vad den snabba kostnadsökning beror på. Olika hypoteser har förts fram. De handlar bl.a. om ett ökat trafikutbud och ökade krav på fordonens anpassning till dagens krav på tillgänglighet och utsläpp i närmiljön. Ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser (lönekostnader 55 procent, bränsle 20 procent, fordon 10 procent och KPI 15 procent) förklarar närmare 90 procent av den totala kostnadsökningen under perioden 2007–2012 och har gett en kostnadsökning per år på i snitt 15 procent. Görs motsvarande analys för perioden 2007–2011 finner man att det ökade utbudet tillsammans med stigande faktorpriser kan förklara nästan 96 procent av den totala kostnadsökningen.

Under perioden 2007–2012 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (tidigare trafikhuvudmännens) trafikeringskostnader för tågtrafik ökat med 2,7 miljarder kronor, d.v.s. med 69,1 procent eller med i genomsnitt 11,1 procent per år. Trafikutbudet har ökat med knappt 34 miljoner kilometer eller med 8 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med i genomsnitt 2,9 procent per år eller med drygt 8 kronor totalt under perioden. I indexkorgen för tågtrafiken ingår lönekostnadernas utveckling (50 procent) enligt AKI samt KPI (50 procent). Till detta ska läggas minskade bidrag från tidigare Rikstrafiken och numera Trafikverket på olika tåglinjer. De minskade bidragen har länen i de flesta fall själva kompenserat genom egen ökad subventionering. Tåg i Bergslagen AB får 34,4 miljoner kr. i statligt bidrag per år t.o.m. år 2016.

Fr.o.m. juni 2009 började det ekonomiska stödet från Rikstrafiken reduceras stegvis – räknat på årsbasis från 64 miljoner kr. till dagens drygt 34 miljoner kr. Denna minskning av det statliga stödet måste kompenseras på något sätt. För att möta denna utveckling är det viktigt att Tåg i Bergslagen AB och berörda kollektivtrafikmyndigheter tillsammans arbetar för att hitta kostnadseffektiva trafiklösningar och intäktsskapande åtgärder. Nettokostnaden för kollektivtrafiken (buss och tåg) år 2013 i Dalarna var 303,4 miljoner kr. År 2011 var kostnaden 274,7 miljoner kr. Kostnaden för från och med 2014 är svårberäknade tack vare starten av det nya trafiksystemet.

10.2 Resandeutveckling

I den senaste årliga undersökningen av resande som Trafikverket och Trafikanalys genomför konstateras att bilen fortfarande är det klart populäraste sättet att resa i Sverige. Över hälften av alla resor sker som förare i bil. Kollektivtrafikens andel av resandet nationellt har dock ökat något, från 24 till 26 procent de senaste tre åren sett till hela landet. Det är dock stor skillnad på resandemönstret i större städer jämfört med resten av Sverige. I Stockholm har kollektivtrafiken nu en marknadsandel på över 50 procent och i Skåne, Västra Götaland och Uppsala ligger man på cirka 25 procent kollektivt resande. I övriga län ligger kollektivtrafikens marknadsandel på 8-14%. Marknadsandelen i Dalarna pendlar mellan åren men ligger runt 10 procent.

I Gotlands och Dalarnas län görs de längsta bussresorna, varje bussresa är i genomsnitt 25 kilometer lång. I Stockholm är den genomsnittliga bussresan istället endast sex kilometer lång och i Skåne sju kilometer lång. En viktig förklaringsfaktor till de stora regionala skillnaderna i reslängd mellan delar av landet är dels länens storlek och omfattningen av gymnasiependling. I Dalarna har antalet resor med buss under flera år pendlat mellan 12,5 och 13 miljoner. Det totala antalet resor i hela Tåg i Bergslagens system, d.v.s. i fyra län var 2013 cirka 3 miljoner.

10.3 Framtidens resande och kostnader

På nationell nivå pågår ett arbete för att fördubbla resandet perioden 2006–2020 och den ambitionen ställd mot kostnadsökningen blottlägger utmaningen; Resandet har bara ökat med 2,6 procent per år perioden 2007–2012 trots att utbudet har ökat med 3,1 procent per år. För att resandet ska fördubblas fram till 2020 krävs att resandet ökar med 7 procent per år fram till 2020, d.v.s. 2,7 gånger så snabbt som faktiskt sker idag. För Dalarnas del är det idag tågtrafiken som ligger närmast att uppfylla den utmaningen.

En analys som Tåg i Bergslagen gjorde under vintern 2010 visar att besparingar i form av indragning av enskilda turer i tågsystemet ger små besparingar i kronor räknat. Sådana kan dessutom bidra till helheten i trafiksystemet skadas och att effektiviteten sjunker. Framtida effektiviseringsåtgärder bör därför snarare inriktas mot att lägga ner trafik på hela linjer med låg beläggning och dålig ekonomi.

10.4 Stimulera minskad bilanvändning

En till aspekt att ta hänsyn till i arbetet för ökat kollektivt resande i Dalarna är det faktum att vi är biltätast i landet. Därför kan åtgärder behövas som stimulerar, snarare, än tvingar någon till att resa kollektivt. Det kan handla om

- **Resepolicy** på arbetsplats som främjar samåkning mellan anställda.
- **Resepolicy** i skolan syftar till val av andra alternativ för skjuts till skolan.
- **Personlig reseplanering** med personligt anpassad resinformation.
- **Information och marknadsföring.** Ökad kunskap via annonskampanjer och förenklad biljetttillgång.
- **Kampanj för alternativa färdmedel** ökar förståelsen av problem med vissa transportval.
- **Bilklubb.** Att erbjuda bilar som betalas vid faktisk användning.
- **Bilkooperativ** reducerar antalet bilresor genom ett gemensamt ägande.
- **Jobba hemifrån** reducerar antalet resor genom att t.ex. erbjuda Internet.
- **Telefonkonferens** Att reducera antalet arbetsresor med hjälp av möten via telefon.
- **Handla hemifrån** Att reducera antalet inköpsresor genom hemleverans.

Flera av åtgärderna är välbekanta och det beror på att det varit ett enträget arbete under flera år med att informera om att minska bilanvändandet. Mobility management är ett samlings-begrepp för mjuka åtgärder som styr mot miljömässigt hållbart resande. Generella satsningar syftar ofta till att förbättra allmänhetens

förståelse av problem kopplade till färdmedelsval samt vad som kan göras för att lösa dessa problem, inklusive beteendeförändring.

Det kan vara så att enskilda organisationer och personer behöver stöttas och Region Dalarna kommer under programperioden att accelerera arbetet för hållbara transporter med strategidokumentet *Åtgärder för miljöanpassade transporter* som utgångspunkt.

11 ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN

Människors hälsa och tillståndet i miljön är beroende av hur var och en av oss gör. Därför finns lagar (miljöbalken) som ska skydda och myndigheter som kontrollerar att lagarna följs. De **”allmänna hänsynsreglerna”** är den grund som miljöbalken vilar på. Reglerna innebär att **alla** alltid måste vara försiktiga och vidta de åtgärder som behövs för att skydda, förebygga, hindra och motverka **risk** för skada eller olägenhet på hälsa och miljö.

11.1 Region Dalarnas kontrollista

Hänsynsreglerna måste följas, oavsett om verksamheten eller åtgärden kan vara skadlig eller inte. I såväl det operativa arbetet med att bedriva trafik som planerings- och strategiarbetet finns hänsynsreglerna med som en kontrollista.

Bevisbördan

Det är alltid vårt ansvar att visa att vi följer miljöbalkens regler. Länsstyrelsen kontrollerar vad vi gör och på deras begäran kan vi visa att vi följer reglerna.

Kunskapskravet

Vi ska ha den kunskap som krävs om hur verksamhet eller åtgärd kan riskera att påverka miljön och människors hälsa. Och kunskap om hur vi förhindrar detta.

Försiktighetsprincipen

Så snart det finns risk för negativ påverkan ska vi vidta lämpliga åtgärder och andra försiktighetsmått, för att skydda människors hälsa och miljön. Detta gäller utan att någon myndighet behöver ställa några krav.

Bästa möjliga teknik

I yrkesmässiga verksamheter ska bästa möjliga teknik användas för att skydda människors hälsa och miljön. Den senaste motortekniken och renaste drivmedlet skall eftersträvas.

Lokaliseringsprincipen

Vi väljer plats eller lokal där minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön uppkommer. Ett bygglov för t.ex. en hållplats eller bussgarage prövar bara om lokaliseringen är tillåtlig enligt gällande planer, lämpligheten enligt miljöbalken måste prövas särskilt.

Hushållningsprincipen

Vi hushållar med råvaror och energi och utnyttjar möjligheterna till återanvändning och återvinning. Biogasanvändning kan vara en sådan del.

Produktvalsprincipen

För att skydda människors hälsa och miljön ersätter vi kemiska produkter med det minst farliga alternativet, när detta är möjligt, för att nå önskad effekt.

Utöver detta måste upphandlade entreprenörer visa hur de bedriver ett aktivt miljö- och energibesparande arbete. I de upphandlingar som görs inför kommande trafik kommer höga krav att ställas på framdrivningsteknik samt drivmedel.

11.2 För miljöns kvalitet

Vi tror att med hjälp av kontrollistan bidrar vi till att några av de nationella miljö-kvalitetsmålen uppfylls. I de branschöverenskommelser som slutits i kollektiv-trafikbranschen återfinns miljömål och miljökrav som idag anses självklara och inte möjliga att avtala bort: Naturvårdsverket har ansvar för sju av miljökvalitetsmålen, Havs- och vattenmyndigheten för tre och Boverket, Jordbruksverket, Kemikalieinspektionen, Skogsstyrelsen, Strålsäkerhetsmyndigheten och Sveriges geologiska undersökning har ansvar för ett var av de övriga sex målen. Myndigheterna arbetar för att nå miljökvalitets-målen och ansvarar för samordningen av uppföljning och utvärdering av respektive mål. Regionalt och lokalt arbete för att nå målen görs av Skogsstyrelsen, respektive länsstyrelse och kommunerna.

Region Dalarna kan inte själv genomföra utvärderingar av måluppfyllelsen av alla målen. Genom att ta del av vad andra gör, att ta till oss kunskap, kan vi skärpa och anpassa kraven. Det står helt klart att åtgärder för att reducera klimatpåverkan behöver göras. För ett destinationslän som Dalarna är det väsentlig information att mellan åren 1961 och 2011 har medeltemperaturen, (enligt SMHI:s mätningar) i Malung-Sälén ökat med 2,1 grader vilket är bland de största temperaturförändringarna i landet. Bara mätstationerna Hemavan och Katterjock har större temperaturökning.

12 UPPFÖLJNING AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

En årlig uppföljning av måltal tillsammans med genomförda åtgärder skall göras och redovisas som en samlad bedömning över hur kollektivtrafiken utvecklas enligt Trafikförsörjningsprogrammets målbild.

En uppföljning av specificerade mätbara mål inom skilda insatsområden ger naturligtvis en fragmentarisk bild av vad som händer inom kollektivtrafiken i Dalarna. Utvecklingen bestäms endast till en liten del av faktorer som kan påverkas genom ett utvecklings-program. Allt från ändrade regelverk, skattesystem, storskaliga förändringar i omvärlden till värderingsförskjutningar i olika befolkningsgrupper har mycket stor betydelse för i vilka spår utvecklingen kommer att löpa.

12.1 Dialog

Region Dalarna har ambitionen att med utvecklingsprogrammets vision, mål och utmaningar som grund initiera mötesplatser på olika ställen i Dalarna där berörda aktörer kan föra dialog om hur visionen, målen och utmaningarna kan nås. Med hjälp av de olika aktörernas resurser som ska växlas upp med EU-medel ska projekt initieras som leder till att målen nås. Syftet med uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet är att se om kollektivtrafiken i Dalarna utvecklas i riktning mot den uppsatta målbilden. Till var och ett av de uppsatta målen i målbilden finns fastställda delmål med föreslagna utvärderingsaktiviteter. Kollektivtrafikmyndigheten kommer att genomföra denna uppföljning.

Årliga överläggningar kommer att genomföras med företrädare för respektive grannlän om utfall och resultat av den gemensamma trafiken för att diskutera dess fortsatta utveckling och framtid samt att träffa gemensamma överenskommelser om dessa frågor. Uppföljningen ska utgå från alla de mål och delmål som målbilden ”Vi ska...” innehåller. I realiteten kommer en sådan bred och omfattande utvärdering eller uppföljning bli svår att genomföra. Men några mätbara parametrar bör finnas med och dessa ska fånga in så mycket som möjligt av ett brett perspektiv på kollektivtrafikens utveckling. Utvärderingen kan ha olika syften och som avslutning kan sägas att det får vara en uppgift som inleder kommande utvärderingar och uppföljningar, att bestämma syftet:

- diagnostiserande - vilka är problemen?
- formativt - vilken lösning fungerar bäst? Hur gå vidare? Vad förbättra?
- summativt - har vi uppnått uppställda mål.

Genomförandet och uppföljningen av Trafikförsörjningsprogrammet – samt regional utveckling i stort – diskuteras vid utvecklingsdagar, mötesplatser för alla aktörer som arbetar med Dalarnas utveckling. Här träffas personer från olika organisationer, kommuner, myndigheter, högskolor och universitet samt näringsliv för att utbyta erfarenheter och få inspiration till nya utvecklingsinsatser. Dessutom initieras olika mindre sammankomster kring utvecklingsprogrammet och sektorsprogrammen för att stödja implementeringen. Kollektivtrafikområdet kan successivt integreras i andra samhällsplaner på det sättet och stärka sin roll i samhällsutvecklingen. Ser man till ”hårddata” så kommer målen och delmålen i målbilden i fokus. Meningsfullheten i en målbild är svår att upprätthålla om uppföljning och utvärdering inte genomförs.

12.2 Nyckeltal

Finansiärerna har rätt att veta hur effektivt kollektivtrafiksystemet är. Därför kommer Region Dalarna att leda ett arbete, inför uppföljningen, som syftar till att ta fram några nyckeltal kopplade till målbilden som kan följas kontinuerligt och framgent. Dessa nyckeltal kan handla om marknadsandel, antal resor per år totalt eller per linje exempelvis, brutto-kostnad per resa, antal resande o.d. Arbetet kommer även att inbegripa nyckeltal som beskriver graden av måluppfyllelse. Detta kräver dock först att målen i avsnitt 2 kvantifieras i de delar där det är möjligt. Till detta bör analys av kostnader göras.

13 GENOMFÖRANDE

Kollektivtrafiken med buss och tåg i Dalarna har en potential som behöver tas tillvara. I de tidigare avsnitten finns förslag på en mängd åtgärder som både är realistiska och utvecklingsbara. Det kontinuerliga arbetet står och faller inte med detta Trafikförsörjningsprogram men för den politiska och demokratiska inriktningen från Region Dalarna så är programmet viktigt. Programmet är också viktigt som utgångspunkt för de upphandlingar av buss och tågtrafik som kommer att genomföras de närmaste åren. Det behövs ingen komplicerad bild av vilka de inblandade primära aktörerna är. Det är Region Dalarnas bolag AB Dalatrafik och Tåg i Bergslagen AB som ska ansvara för genomförandet. I de bolagsordningar och direktiv som finns för de två bolagen framgår detta tydligt och att de är experter på sina områden. Det är lika tydligt att Region Dalarna formulerar den politiska inriktningen för trafiken och upphandlingarna samt beslutar om ägardirektiv.

Målen och åtgärdsinriktningarna i trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten i det kommande strategi- och utredningsarbete som kommer att ske. I dessa arbeten

kommer Region Dalarna bland annat närmare att studera buss- och tågtrafikens utveckling, landsbygdens utmaningar och tillgänglighetsanpassningen. Utifrån trafikförsörjningsprogrammet och de kommande strategierna kommer åtgärdsplaner på en rad områden, däribland tillgänglighetsanpassning av hållplatser att tas fram, som kommer vara till grund för det faktiska genomförandet.

14 LITTERATURLISTA

Överordnade dokument

<i>Dalastrategin 2020,</i>	<i>Region dalarna</i>
<i>Dalarnas systemanalys,</i>	<i>Region Dalarna</i>
<i>Transportpolitiska målen,</i>	<i>Regeringen</i>
<i>Precisering av De transportpolitiska målen</i>	<i>???</i>
<i>Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbarutveckling av kollektivtrafiken-</i>	
<i>En vägledning och ett verktyg,</i>	<i>SKL</i>
<i>Regionalt Trafikförsörjningsprogram för dalarnas län 2015-2019</i>	

Parallella utvecklingsdokument

<i>Handlingsplan för jämställd regional tillväxt,</i>	<i>Region Dalarna</i>
<i>Landsbygdspolitiskt handlingsprogram,</i>	<i>Region Dalarna</i>
<i>Strategi Dalarna- Sveriges bästa ungdomsregion,</i>	<i>Region Dalarna</i>
<i>Innovationsagenda,</i>	<i>Region Dalarna</i>
<i>Digitala agenda,</i>	<i>Region Dalarna</i>
<i>Länsplan för regional transportinfrastruktur,</i>	<i>Region Dalarna</i>
<i>Dalarnas Regionala serviceprogram,</i>	<i>Länsstyrelsen</i>
<i>Dalarna</i>	
<i>Energi- och klimatstrategi för Dalarna-</i>	
<i>för ett energiintelligent och klimatsmart Dalarna 2050,</i>	<i>Länsstyrelsen</i>
<i>Dalarna</i>	
<i>Dalarnas miljömål 2013 samt Åtgärdsprogram 2013-2016,</i>	<i>Länsstyrelsen</i>
<i>Dalarna</i>	
<i>Vägen in- Regional överenskommelse för etablering av nyanlända 2015–2020</i>	<i>Länsstyrelsen</i>
<i>Dalarna</i>	
 <i>Visa vägen- Dalarnas kultur- och bildningsplan 2016-2018,</i>	 <i>Landstinget</i>
<i>Dalarna</i>	
 <i>Landstinget Dalarnas folkhälsostrategi, Landstinget Dalarna</i>	

Övriga referenser

Den goda resan, Region Dalarna
Kol-TRAST, SKL
Storregional systemanalys, Mälardalsrådet
Rapport: 2017:08 Bostadsmarknaden i Dalarna 2017, Länsstyrelse Dalarna
Fordonsbehov i Tåg i Bergslagen med bilagorna "Utdrag ur regionala trafikförsörjningsprogram" och
"Infrastrukturbehov på kort och lång sikt", TiB

Region Dalarnas uppdrag är att leda, samordna och effektivisera det regionala tillväxtarbetet i Dalarna.

I detta ligger att utgöra en arena för möjligheter.

2017 kommer vi att fortsatt driva och prioritera vårt arbete med utgångspunkt i Dalastrategin – Dalarna 2020 och de fyra vägvalen:

- Kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud
- Innovativa miljöer och entreprenörskap
- Tillgänglighet och infrastruktur
- Livskvalitet och attraktionskraft



Region Dalarna

Myntgatan 2

791 61 Falun

023-77 70 00

info@regiondalarna.se

REGION DALARNA

Revidering av Trafikförsörjningsprogrammets målbild

- Lägesrapport inför
Kollektivtrafiknämnden

Först och främst!

- Trafikförsörjningsprogrammet (TFP)
- Ett verktyg
- ... som skapar en röd tråd

Sida 2
2017-11-21

REGION DALARNA

Politiker och tjänstemän

- TFP förtydligar kollektivtrafikens roll i samhället
 - Förenklar för politiker
 - Förenklar för tjänstemän

Sida 3
2017-11-21

REGION DALARNA

Kollektivtrafik är kul!

- ... men komplicerat
- ... och svårt
- Målbilden ska göra det enklare!

Sida 4
2017-11-21

REGION DALARNA

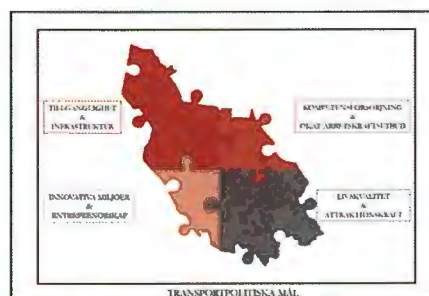
Det ska inte behöva vara svårare
än att lägga ett pussel



Sida 5
2017-11-21

REGION DALARNA

Målmodellen



Sida 6
2017-11-21

REGION DALARNA

Den reviderade målbilden

- Förenklat består målmodellen av:
 - 3 strategiska ställningstaganden
 - 4 huvudmål

Sida 7
2017-11-21

REGION DALARNA

Strategiska ställningstaganden

- Tre korta texter om:
 - Ökad Samverkan
 - Ökad Hållbarhet
 - Ökad Mobilitet
- Egentligen handlar det om:
 - Ökad samverkan, mer samverkan och ännu mer samverkan...

Sida 8
2017-11-21

REGION DALARNA

Dalastrategins vägval → Huvudmål

- *Ett tillgängligt och samordnat samhälle*
- *Ett enklare vardagsresande*
- *Ett smart kollektivtrafiksystem*
- *En attraktiv region att leva i*

Sida 9
2017-11-21

REGION DALARNA

Åtgärder

- Ny kollektivtrafik
- Ny infrastruktur
- Nya handlingar
- Nya rutiner

Sida 10
2017-11-21

REGION DALARNA



Handläggare
Erik Ferneborg
023-77 70 20
erik.ferneborg@regiondalarna.se

Tjänsteskrivelse

Datum
2017-11-15

Diarienummer
RD 2017/162

Sida
1(1)

AU 17-11-22 EF

Trafikförsörjningsprogram, revidering av målbild

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår Direktionen besluta
Revideringen av målbilden godkänns.

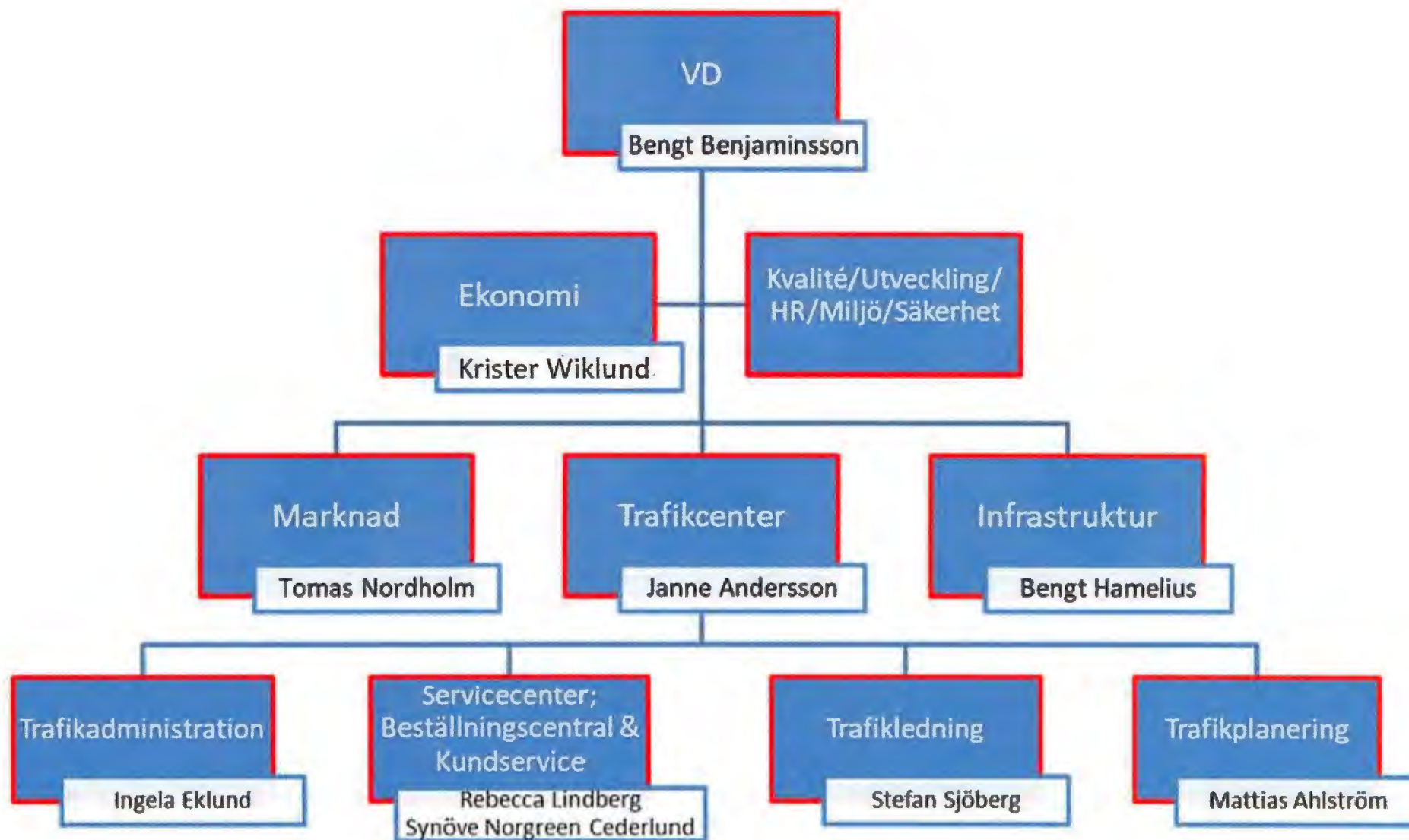
Bakgrund

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är politikens uttryck för de ambitioner och riktningar som kollektivtrafiken i Dalarna bör präglas av. Här ska den upphandlade trafiken ses tillsammans med den kommersiella kollektivtrafiken som viktiga komplement till varandra och att det för Region Dalarnas del är det *totala* utbudet av kollektivtrafik en viktig fråga. Trafikförsörjningsprogrammet belyser därför Region Dalarnas mål och visioner om ett totalt kollektivtrafikbehov som ska möta de målsättningar som finns. Kollektivtrafikföretagen bereds därmed möjlighet att se hur regionen kommer att komplettera den kommersiella trafiken med upphandlad trafik i syfte att uppnå målen.

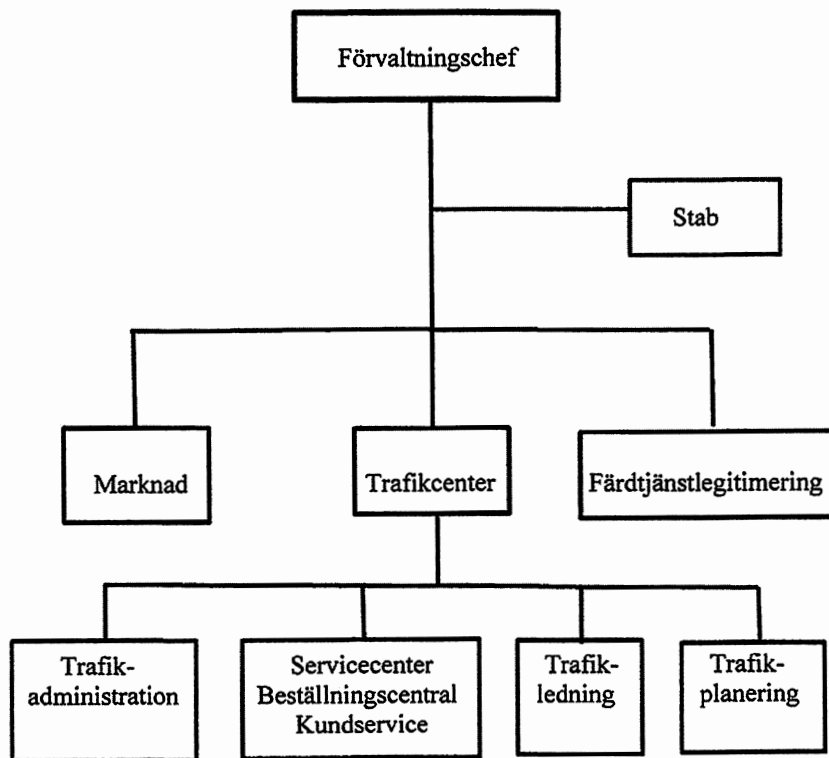
Arbetsprocess

Kollektivtrafikrådet har arbetat med att ta fram en reviderad målbild för Trafikförsörjningsprogrammet. Målbilden har varit ute på remiss, svar och synpunkter på målbilden och Trafikförsörjningsprogrammets övriga delar har inkommit och sammanställts. Arbete med att färdigställa programmet med stöd av remissvaren är genomfört. De förändringar som den reviderade målbilden medför är:

- ☐ Nytt kapitel 2. *Den samlade målbilden inom transportpolitiken*
Beskriver den kontext som ligger till grund för målbilden
- ☐ Nytt kapitel 3. *Målbildbeskrivning för kollektivtrafiken i Dalarna*
Innehållande den nya målbilden
- ☐ Uppdatering av kapitlet *Tillgänglighet för funktionsnedsatta* i linje med resultatet från den fallstudie rörande tillgänglighet som genomfördes under 2017
- ☐ Övriga kapitel är till största del orörda men vissa tillägg, borttaganden, uppdateringar och omformuleringar av text har gjorts för att matcha den reviderade målbilden



Bilaga 85C



Trafikförsörjningsplan 2018



Bengt Benjaminsson
2017-11-13

Sammanfattning.....	2
Bakgrund.....	2
1 Kollektivtrafikens förutsättningar	2
Organisation och finansiering	2
Styrande dokument	3
Trafik som ingår	3
2 Trafikförsörjningsplanens syfte och mål.....	4
Syfte	4
Självfinansieringsgrad	4
Marknadsandel.....	5
Miljö.....	5
Effektivitet	5
Restider.....	5
Jämställdhet	5
3 Ekonomi	5
Trafikproduktion	5
Trafikkostnader	6
Intäkter	6
Tekniska system och administration.....	6
4 Utveckling och marknadsföring	24
5 Uppföljning och utvärdering	25

Sammanfattning

Detta dokument beskriver det trafikutbud som erbjuds buss och tågresenärer i Dalarna. Trafiksystemet är utvecklat med utgångspunkt från två utredningar som gjorts av Region Dalarna, och fastställts i fullmäktigeförsamlingar i såväl kommuner som landstinget. Det är "Den goda resan i Dalarna" från 2004 och "Tågpendling i Dalarna" från 2008, dessutom ligger Region Dalarnas beslut om målformuleringarna "Vi ska..." som grund för Trafikförsörjningsplanen.

Stommen i trafiksystemet är tåg- och direktbusstrafiken. Denna trafik knyter samman de större orterna med snabba turer och hög komfort. Direktbusstrafik körs på 12 linjer inom länet och tågtrafiken körs på 5 linjer. Denna trafik kompletteras med landsbygds- och stadsbussar som dels ansluter till tåg och direktbussar men framför allt svarar för det dagliga resandet för arbets- och studiependling. Denna trafik har stor omfattning och geografisk spridning, hela 150 linjer körs varje normal vardag. Servicetrafiken, i vilken flextrafiken, sjukresor, färdtjänst m.m. ingår, är anropsstyrd och täcker behovet för resenärer i glesbygd och de resenärer som har särskilt tillstånd. Samordningen i denna trafik är under uppbyggnad, och kommer efterhand att öppnas upp och ge ytterligare resmöjligheter framför allt i länets glest befolkade delar.

Nettokostnaden, då budgeterade intäkter från resenärer är avdragen, beräknas för 2018 uppgå till 407 275 Tkr fördelat på 116 260 Tkr stadstrafik, 291 015 Tkr landsbygdstrafik och direktbusstrafik, 56 800 Tkr tågtrafik och 65 788 Tkr för tekniska system och administration. Till detta kommer 50 008 Tkr för ännu ej öppnad skolskjutstrafik (skoltrafik) och 210 852 Tkr för servicetrafik.

Bakgrund

1. Kollektivtrafikens förutsättningar

Organisation och finansiering

Från och med 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag (SFS 2010:1065), vilken säger att kommunerna och landstinget inom respektive län är gemensamt ansvariga för den regionala kollektivtrafiken samt att en regional kollektivtrafikansvarig myndighet ska skapas. Från 1/1 2018 är Landstinget Dalarna ny organisatorisk hemvist för den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKTm). RKTm har de rättigheter och befogenheter att vidta åtgärder som framgår av kollektivtrafiklagen. Lagen innebär också att kollektivtrafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska delar av marknaden.

Kollektivtrafikförvaltningen med den tillhörande nämnden myndighetens (RKTMs) beslutande organ. Efter RKTMs beslut om det regionala trafikförsörjningsprogrammet, allmän trafikplikt och de ekonomiska ramarna undersöks om något bolag (t.ex. SJAB) vill bedriva delar av trafiken kommersiellt. För övrig trafik, vilket är merparten, ges efter särskilda beslut Kollektivtrafikförvaltningen uppdraget att upphandla busstrafiken och Tåg i Bergslagen (TiB) motsvarande för tågtrafiken. Landstinget Dalarna äger DT (100%) och TiB (25%), bolagen är utförare åt myndigheten. Under 2016 har nya 10-åriga trafikeringsavtal att påbörjats för både buss- och tågtrafik. Avtalet för busstrafiken delas av Keolis och SamBus och startade 1 juli, medan avtalet för TiB:s tågtrafik har tilldelats SJAB med start i mitten av december.

Landstinget Dalarna har finansieringsansvaret för den trafik som ska utföras. Kommunerna betalar dock till Landstinget för följande trafiktyper, färdtjänst, kommunresor, korttidsresor, omsorgsresor och för särskilda skolskjutsar. Dessutom ersätter varje kommun för såväl stängda skolskjutslinjer och de schablonberäknade kostnaderna för skolresor i den "öppna" linjetrafiken med 320:-/elev x 9 månader.

Styrande dokument

Dalastrategin

Regional utvecklingsstrategi för Dalarna mot 2020.

Trafikförsörjningsprogrammet

Programmet beskriver behovet av kollektivtrafik i länet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör plattformen för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Programmet ska vara strategiskt och långsiktigt till sin karaktär. Det ska vara trafikslagsövergripande och utgå från ett resenärsperspektiv. Det ska omfatta all kollektivtrafik som berör det egna länet och som benämns regional kollektivtrafik enligt lagstiftningen. Det är all kollektivtrafik inom länet men också trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat dagligt resande över länsgräns.

Trafikförsörjningsplanen

Årligt, succesivt genomförande av trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga planer. Planen fastställs av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten.

Trafik som ingår

Stråktrafik/Direktbussar/Tåg

Tågen och direktbussarna är stommen i trafiksystemet, och syftar till att knyta samman de större orterna i länet genom ett snabbt och bekvämt resande. Trafiken körs i huvudsak Regionatåg och komfortbussar med toalett och Wifi.

Mellankommunal trafik/Buss

Den mellankommunala trafiken syftar till att skapa goda resmöjligheter för studie- och arbetspendling över kommungräns. Trafiken körs antingen med landsbygdsbussar med normalt insteg eller med låggolvbussar. Samma bussar används också i den inomkommunala landsbygdstrafiken och i stadstrafiken.

Kommunal trafik landsbygdsbuss

Trafikens syfte är att skapa goda möjligheter för arbets- och studiependling inom kommun, men också ge möjligheter till fritidsresande under kvällar och helger.

Kommunal trafik stadsbuss

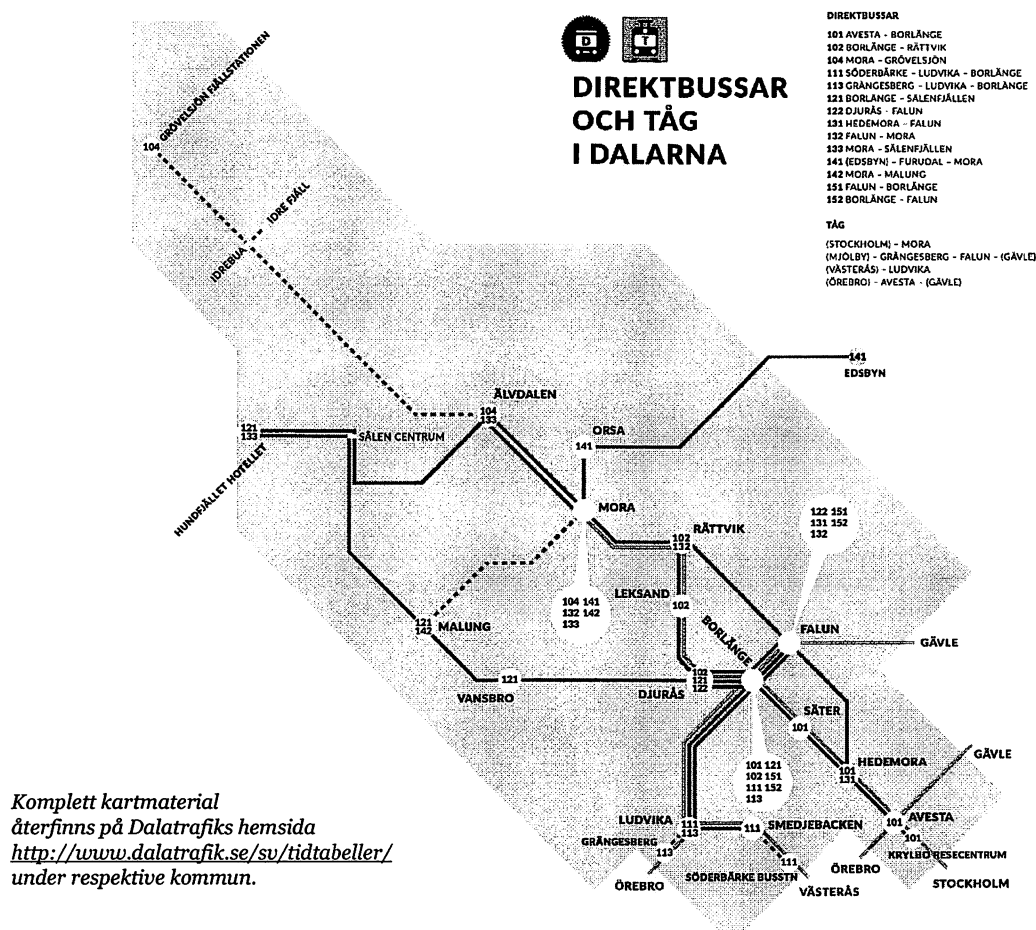
Stadstrafiken skall ge möjligheter till resande i tätorter där fler reser. Med tidtabeller där fasta och täta avgångstider får systemet en stabilitet som skall ge ett ökat resande.

Flextrafik

Flextrafik kallas trafik med buss eller mindre fordon som går på tider då få reser eller i områden med lite eller ingen kollektivtrafik. Kunden beställer resan hos Beställningscentralen (BC) Dalarna. Flextrafiken definieras antingen som en kommunal eller som en mellankommunal linje.

Service trafik

Service trafiken, där Flextrafiken är en del, omfattar Sjukresor, Färdtjänst, Omsorgsresor, Särskilda skolskjutsar, Särskoleskjutsar, m.m.



2. Trafikförsörjningsplanens syfte och mål

Syfte

Syftet med Trafikförsörjningsplanen är att säkerställa delaktighet från kommuner och landsting inför kommande års trafikprogram. Framtagandet av planen sker i fyra processteg, där de tre första handlar om att ta fram ett beslutsunderlag till myndigheten. Det sista steget utgörs av beredning och beslut i myndigheten. Deltagande parter i framtagandet av underlaget är DT, TiB, kommuner, landsting och trafikföretag.

Planen kan innehålla två planeringshorisonter. En medellång sikt, 2-5 år, där fokus ska ligga på större strategiska frågor och förändringar av kollektivtrafiken. En kort sikt, det närmaste året, som ska styra den dagliga verksamheten och garantera en tillförlitlig service. Fokus ska här ligga på att optimera befintligt system utifrån effektivitet och kvalitet.

Självfinansieringsgrad

Dalatrafik hade tidigare ett mål på en självfinansieringsgrad på 55 %. I vårt nya trafiksystem där även den tidigare särskilda kollektivtrafiken, som har mycket liten självfinansiering, ingår kommer detta mål inte kunna uppnås. I de senaste ägardirektiven har man istället ställt

kravet att själv-finansieringsgraden skall vara hög. När utfallet efter några år blivit känt kan ett nytt procentmål fastställas.

Tågtrafiken i TiB:s regi har som mål att uppnå 60 % självfinansieringsgrad.

Marknadsandel

Marknadsandelen har under flera år varit mellan 8 och 10 %, under 2015 sjönk andelen till under 8 %, sannolikt beroende på alla uppstartsproblem med den nya trafiken under hösten 2014. Målet är att marknadsandelen skall öka till en nivå över 10 %. Detta bör kunna ske då intrimning och kompletteringar av vårt trafikprogram är genomförda. Under andra halvåret 2017 har en marknadsandel på 10 % uppnåtts.

Miljö

I trafikavtalen, som startade 1 juli, finns direktivet: "Klimat- och miljöhänsyn tas genom energieffektivisering med anpassning av fordonstorlek och effektiv framdrivningsteknik, användning av förnybar energi i 25 % av kilometerproduktionen med buss år 2016 och 60 % år 2018, samt krav på låga utsläpp av kväveoxider och partiklar". Miljökraven kommer att vara en central del av vår avtalsuppföljning. Under mars 2016 sattes eldrivna bussar in för centrumlinjerna i Hedemora och Ludvika, de två första i Dalatrafiks historia. Ett 30-tal elhybrider har under 2017 börjat trafikera i Falun och Borlänge. Även under 2017 hade närmare 100 % av våra bussar drift med fossilfritt bränsle av typen HVO. Tågtrafiken som helhet är det mest miljövänliga färdssättet inom kollektivtrafiken.

Effektivitet

För att bättre kunna utnyttja alla resurser i den offentligt organiserade kollektivtrafiken omfattar de nu gällande trafikavtalen såväl stora bussar som specialfordon och taxibilar. I det nya trafiksystemet skall den ökade effektiviteten nås genom att alla resurser med stora och små fordon samordnas. Stora bussar skall gå i stråken, och vid tider då många reser till arbete och utbildning. Mindre fordon och anropsstyrd flextrafik skall användas då resandet är lågt och i områden där resandet är mindre. Samordningen mellan tågtrafiken och direktbussarna är också en viktig komponent för ökad effektivitet, liksom stabiliteten i systemet med i princip fasta avgångstider.

Restider

Det övergripande målet är att huvuddelen av länets befolkning skall nå Falun-Borlängeområdet med en restid på högst en timme. Detta mål kan uppfyllas för alla från den södra länsdelen, samt i stort sett från Mora i norr och Vansbro i väster.

Jämställdhet

Trafiksystemet skall vara utformat så att alla, oavsett bakgrund, kön, funktionsnedsättning, religion, etnicitet, ålder eller sexuell läggning har samma möjligheter att resa. Huvuddelen av våra resenärer är idag kvinnor och ungdomar. För att bredda kundunderlaget arbetar vi för att åstadkomma snabbare turer och fordon med högre komfort.

3. Ekonomi

Trafikproduktion

För linjetrafiken hämtas tidtabellskilometer och tidtabellstimmar ur trafikdatabasen per linje och kommun.

Fördelning av linjernas tidtabellskilometer per kommun används för att beräkna linjens procentuella fördelning mellan kommunerna för de linjer som går över kommungräns. Procenttalen används för att på de mellankommunala linjerna fördela kostnaden för

tidtabellskilometrar, tidtabellstimmar och fordon såväl som för att fördela intäkterna på linjen. Kostnaden för incitament fördelas efter antal påstigande inom respektive kommun.

Trafikkostnader

Trafiken är från och med 1 juli 2016 indelad i sex trafikområden där SamBus har avtal i trafikområde 1,2,4,5 och 6. För trafikområde 3 (Borlänge/Falun) gäller att Keolis har avtal för trafiken. I kostnaden för produktionen per tidtabellskilometer ligger rullkostnaden för fordonet och per tidtabellstimme ligger förarkostnaden.

Dimensionerande fordon är fördelade på de linjer som trafikeras under den dimensionerande tiden. Fordonen har identifierats till det trafikområde de är stationerade i.

I fordonskostnaden ligger dels kostnader för själva fordonet och dels kostnaden för infrastrukturen. Infrastrukturkostnaden består av kallhyran för depåer och garage samt kostnader för terminaler och hållplatser.

Intäkter

Varje registrerad och betald resa med buss genererar en intäkt för hela linjen oavsett var på linjen resan registrerats. Det framräknade priset per resa har sedan använts som à-pris för registrerade resor per linje. Tågtrafiken finansieras via ett nettoavtal där operatören behåller och avräknar intäkten.

Den lokala trafiken inom Avesta kommun kommer fortsatt att vara avgiftsfri under 2018.

Tekniska system och administration

I denna kostnad ingår biljettsystem, radiokommunikationssystem och fordonsdatorsystem.

Budget driftbidrag 2018 (Rambudget inom Landstinget Dalarna)

Ver.171110

	Belopp i tkr
Stadstrafik	116 260
Landsbygdstrafik	221 433
Stråktrafik	69 582
Ej öppen linjetrafik (skoltrafik)	50 008
Övergångsregel	-14 407
Tågtrafik	56 800
Sjukresor	95 744
Färdtjänstresor	51 076
Tekniska system och administration	65 788
Summa	712 284

Budget driftbidrag 2018 Kommunala beställningar

Ver.171110

Belopp i tkr	Särskole- resor	Omsorg- resor	Kommun- resor	Korttids- resor	Extra beställning	Skoltids- resor	Skolkort	Övergångs- regel	Total per kommun
Avesta	1 487	4 550	14	261	4 447	79	2 128	1 152	14 118
Borlänge	3 083	5 758	99	68	0	275	5 806	2 626	17 714
Falun	3 551	6 829	38	0	0	747	6 636	2 929	20 730
Gagnef	99	612	493	0	0	170	2 696	517	4 587
Hedemora	2 037	4 514	6	54	0	52	2 503	778	9 944
Leksand	1 054	2 307	25	9	0	70	2 866	786	7 117
Ludvika	2 345	3 216	111	178	0	441	4 501	1 359	12 152
Malung-Sälen	526	1 211	18	12	0	118	1 829	508	4 222
Mora	1 153	4 758	39	0	0	157	2 667	1 032	9 805
Orsa	363	809	74	0	0	45	1 547	346	3 184
Rättvik	573	1 053	1 952	111	0	68	2 151	554	6 461
Smedjebacken	0	1 554	8	114	0	127	1 950	550	4 302
Säter	572	1 820	6	0	0	0	2 051	572	5 021
Vansbro	631	1 205	7	1	0	82	1 596	347	3 869
Älvdalen	1 535	1 054	16	60	0	0	1 397	352	4 413
Summa	19 007	41 251	2 906	868	4 447	2 431	42 324	14 407	127 640

Budget driftbidrag 2018 Dalarnas län

Ver.171110

	Belopp i tkr
Landstinget Dalarna	712 284
Kommunkollektivet	127 640
Summa	839 924

Landstinget Dalarna stråktrafik

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads täckn %
Direktbussar							
Busstrafik							
101	658 699	12 482	4,5	13 391 596	4 354 675	9 036 922	32,5%
102	398 265	7 212	3,3	8 582 901	3 098 210	5 484 692	36,1%
104	605 157	10 168	4,0	11 205 760	2 278 462	8 927 298	20,3%
111	261 806	5 150	2,3	5 640 233	1 940 155	3 700 078	34,4%
113	267 236	5 293	2,2	5 678 875	1 726 419	3 952 456	30,4%
121	1 046 336	17 212	6,2	14 368 406	5 575 824	8 792 582	38,8%
122	70 279	1 389	0,8	1 633 113	235 920	1 397 193	14,4%
131	233 986	4 150	2,5	4 932 660	1 133 913	3 798 748	23,0%
132	936 323	15 910	6,3	18 081 979	4 759 645	13 322 334	26,3%
133	180 424	3 167	1,0	3 199 978	683 044	2 516 935	21,3%
141	311 112	6 774	2,5	7 008 806	2 416 615	4 592 191	34,5%
142	237 362	3 808	1,9	4 550 778	490 560	4 060 218	10,8%
Delsumma	5 206 988	92 715	37,5	98 275 087	28 693 441	69 581 646	29,2%
Tagtrafik							
TiB				53 300 000		53 300 000	
SJ				3 500 000		3 500 000	
Delsumma				56 800 000		56 800 000	
Total	5 206 988	92 715	37,5	155 075 087	28 693 441	126 381 646	18,5%

Avesta kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Stadstrafik							
31	204 251	8 202	3,2	9 029 462	2 852 505	6 176 957	31,6%
32	38 703	1 177	0,4	1 062 793	142 569	920 224	13,4%
Summa	242 954	9 378	3,6	10 092 255	2 995 074	7 097 181	29,7%

Landsbygdstrafik							
201	309 051	6 992	4,2	7 957 665	878 485	7 079 180	11,0%
202	145 019	3 739	3,6	4 754 538	447 655	4 306 883	9,4%
203	41 733	1 190	1,5	1 728 646	144 671	1 583 976	8,4%
204	32 464	964	1,4	1 451 482	82 716	1 368 766	5,7%
205	44 928	892	0,5	881 878	50 202	831 676	5,7%
267	58 290	1 406	1,2	1 523 701	89 471	1 434 230	5,9%
Flextrafik	0	0	0,0	376 260	0	376 260	0,0% *
Summa	631 485	15 183	12,4	18 674 172	1 693 200	16 980 971	9,1%

Total	874 439	24 561	16,0	28 766 426	4 688 274	24 078 152	16,3%
--------------	----------------	---------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	97 202	2 368	0,8	3 427 184	61 269	3 365 915	1,8%

* Total flextrafik inom kommunen

Borlänge kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Stadstrafik							
1	313 689	15 217	4,1	16 684 193	9 249 469	7 434 724	55,4%
2	250 254	12 642	4,9	13 210 083	5 758 630	7 451 453	43,6%
3	280 107	14 463	4,0	16 634 122	9 541 468	7 092 655	57,4%
4	101 804	3 899	1,3	4 335 068	2 025 573	2 309 495	46,7%
5	60 574	2 004	1,2	2 224 406	553 816	1 670 590	24,9%
71	3 617	106	0,0	79 080	20 715	58 365	26,2%
72	2 108	82	0,0	50 495	8 616	41 879	17,1%
73	3 042	103	0,0	77 666	28 902	48 764	37,2%
74	5 121	155	0,0	102 388	15 243	87 145	14,9%
601	0	0	0,0	3 465 126	395 758	3 069 368	11,4%
Summa	1 020 317	48 671	15,6	56 862 629	27 598 191	29 264 438	48,5%

Landsbygdstrafik							
151	360 227	10 324	3,4	11 634 823	4 848 200	6 786 623	41,7%
152	401 979	11 776	3,5	12 493 608	4 832 645	7 660 963	38,7%
153	195 751	5 885	4,4	7 726 704	2 485 406	5 241 298	32,2%
154	147 137	4 095	1,5	4 519 868	1 587 522	2 932 346	35,1%
210	69 631	1 869	2,3	2 376 894	30 840	2 346 054	1,3%
211	60 606	1 636	1,8	2 229 341	410 707	1 818 634	18,4%
212	73 293	1 670	1,0	1 844 932	383 370	1 461 562	20,8%
213	189 347	3 767	1,9	3 969 333	468 531	3 500 803	11,8%
214	55 562	1 525	1,3	1 895 053	280 978	1 614 075	14,8%
215	22 737	528	0,7	793 695	118 903	674 792	15,0%
216	87 086	1 880	1,7	2 521 273	315 086	2 206 186	12,5%
217	33 963	811	1,8	1 562 205	103 755	1 458 450	6,6%
218	15 378	499	0,6	755 415	117 456	637 959	15,5%
Flextrafik	0	0	0,0	1 061 341	0	1 061 341	0,0%*
Summa	1 712 697	46 267	26,1	55 384 485	15 983 401	39 401 084	28,9%

Total	2 733 014	94 938	41,8	112 247 114	43 581 592	68 665 522	38,8%
--------------	------------------	---------------	-------------	--------------------	-------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	125 721	3 237	4,6	7 420 487	778 954	6 641 533	10,5%

* Total flextrafik inom kommunen

Falu kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Stadstrafik							
11	308 839	17 160	5,1	19 672 406	11 567 664	8 104 742	58,8%
12	149 433	8 897	3,0	10 000 079	5 241 614	4 758 465	52,4%
13	269 442	11 505	3,1	11 812 889	5 851 904	5 960 984	49,5%
14	120 485	4 820	2,0	4 942 790	1 722 023	3 220 767	34,8%
Summa	848 199	42 382	13,2	46 428 164	24 383 205	22 044 958	52,5%

Landsbygdstrafik							
39	867	14	0,0	20 307	13 949	6 358	68,7%
151	279 274	8 004	2,7	10 156 403	5 437 657	4 718 746	53,5%
152	405 956	11 893	3,6	13 997 742	6 823 779	7 173 963	48,7%
153	174 624	5 250	4,0	7 437 834	3 104 299	4 333 535	41,7%
154	168 513	4 690	1,7	4 529 501	1 082 105	3 447 397	23,9%
231	29 960	609	0,5	697 203	65 830	631 373	9,4%
232	32 585	589	1,0	882 274	49 817	832 457	5,6%
233	12 916	280	0,4	527 686	82 673	445 013	15,7%
234	14 631	359	1,0	899 875	100 171	799 704	11,1%
235	421 465	9 432	4,7	10 936 869	2 415 959	8 520 909	22,1%
236	210 649	3 999	1,7	4 511 129	749 118	3 762 011	16,6%
237	145 347	3 361	1,8	3 547 562	629 459	2 918 103	17,7%
238	125 052	2 863	1,4	2 802 491	384 398	2 418 092	13,7%
239	88 525	1 505	1,6	2 104 754	146 168	1 958 586	6,9%
240	13 750	316	0,6	517 229	62 225	455 005	12,0%
241	132 011	2 937	1,0	2 975 104	757 246	2 217 858	25,5%
242	192 906	4 795	2,9	6 116 479	1 814 722	4 301 756	29,7%
243	232 002	6 207	2,8	6 557 992	1 490 547	5 067 445	22,7%
244	55 812	1 497	2,2	2 359 287	322 644	2 036 643	13,7%
245	10 044	294	0,4	480 399	90 861	389 538	18,9%
246	82 224	1 908	1,6	2 829 085	759 200	2 069 885	26,8%
247	10 066	281	0,3	421 956	64 988	356 968	15,4%
350	59 682	1 092	1,0	1 294 810	44 619	1 250 192	3,4%
Flextrafik	0	0	0,0	242 617	0	242 617	0,0%*
Delsumma	2 898 864	72 172	38,8	86 846 589	26 492 433	60 354 155	30,5%

Total	3 747 063	114 554	52,0	133 274 753	50 875 639	82 399 114	38,2%
--------------	------------------	----------------	-------------	--------------------	-------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	223 951	4 873	2,3	7 110 658	213 848	6 896 810	3,0%

* Total flextrafik inom kommunen

Gagnef kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
215	41 018	953	1,3	1 443 491	223 855	1 219 636	15,5%
216	36 242	783	0,7	1 181 586	335 692	845 894	28,4%
251	24 567	674	1,0	1 186 971	266 390	920 582	22,4%
252	42 606	1 030	1,6	1 842 577	328 040	1 514 537	17,8%
253	114 613	2 149	2,0	3 202 357	539 892	2 662 465	16,9%
254	36 765	915	1,3	1 345 589	61 042	1 284 547	4,5%
255	32 801	849	0,6	937 519	138 378	799 141	14,8%
Flextrafik	0	0	0,0	716 642	0	716 642	0,0%*
Summa	328 612	7 352	8,5	11 856 733	1 893 290	9 963 443	16,0%

Total	328 612	7 352	8,5	11 856 733	1 893 290	9 963 443	16,0%
--------------	----------------	--------------	------------	-------------------	------------------	------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	28 019	578	0,3	2 656 982	5 227	2 651 755	0,2%

* Total flextrafik inom kommunen

Hedemora kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Stadstrafik							
401	0	0	0,0	1 763 499	117 700	1 645 799	6,7%
Summa	0	0	0,0	1 763 499	117 700	1 645 799	6,7%

Landsbygdstrafik							
261	40 297	975	1,1	1 124 113	103 602	1 020 511	9,2%
262	68 601	1 826	2,0	2 349 269	680 219	1 669 050	29,0%
263	123 715	2 841	2,5	3 624 959	799 266	2 825 693	22,0%
264	24 754	740	0,8	863 709	102 142	761 567	11,8%
265	224 700	4 711	3,3	5 466 992	1 047 543	4 419 449	19,2%
266	32 439	796	0,5	808 126	100 974	707 152	12,5%
267	48 320	1 166	1,0	1 288 501	134 527	1 153 974	10,4%
268	30 799	740	0,9	985 581	185 575	800 006	18,8%
269	20 520	531	0,0	349 867	14 077	335 790	4,0%
374	32 155	669	0,4	629 439	37 274	592 165	5,9%
Flextrafik	0	0	0,0	403 936	0	403 936	0,0% *
Summa	646 300	14 994	12,5	17 894 492	3 205 198	14 689 294	17,9%

Total	646 300	14 994	12,5	19 657 991	3 322 898	16 335 093	16,9%
--------------	----------------	---------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	72 935	1 451	1,1	3 060 602	110 086	2 950 516	3,6%

* Total flextrafik inom kommunen

Leksands kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
255	71 552	1 852	1,3	2 096 116	419 630	1 676 487	20,0%
271	42 927	1 266	1,5	1 671 503	120 057	1 551 447	7,2%
272	148 934	4 273	3,3	4 950 796	850 337	4 100 460	17,2%
273	35 213	1 020	0,9	1 179 597	149 405	1 030 192	12,7%
274	61 318	1 732	0,9	1 595 708	309 265	1 286 443	19,4%
275	82 934	2 013	1,5	2 333 227	227 553	2 105 675	9,8%
276	16 046	386	0,2	372 127	35 907	336 220	9,6%
277	51 533	1 428	1,5	2 023 001	396 490	1 626 512	19,6%
Flextrafik	0	0	0,0	1 618 996	0	1 618 996	0,0%*
Summa	510 456	13 971	11,1	17 841 073	2 508 643	15 332 431	14,1%

Total	510 456	13 971	11,1	17 841 073	2 508 643	15 332 431	14,1%
--------------	----------------	---------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	12 187	303	0,0	1 573 503	636	1 572 868	0,0%

* Total flextrafik inom kommunen

Ludvika kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Stadstrafik							
41	65 089	4 103	1,5	3 314 328	1 975 071	1 339 257	59,6%
42	41 340	1 896	0,9	1 756 724	990 475	766 248	56,4%
43	26 946	1 199	0,7	1 220 560	554 421	666 139	45,4%
44	4 536	285	0,0	121 553	15 334	106 219	12,6%
501	0	0	0,0	3 238 654	274 358	2 964 296	8,5%
Summa	137 911	7 482	3,2	9 651 818	3 809 659	5 842 159	39,5%

Landsbygdstrafik							
291	21 285	592	0,4	674 252	197 384	476 867	29,3%
292	5 651	125	0,2	208 355	16 276	192 080	7,8%
293	27 724	744	0,5	822 049	220 686	601 363	26,8%
294	237 063	5 662	2,9	5 931 972	1 337 976	4 593 996	22,6%
295	281 768	6 798	3,3	6 870 226	1 525 695	5 344 531	22,2%
296	74 966	1 654	1,2	1 942 659	212 047	1 730 612	10,9%
297	121 653	2 317	1,4	2 717 767	568 115	2 149 652	20,9%
298	169 857	4 374	3,6	5 431 361	1 062 121	4 369 240	19,6%
299	22 415	555	0,8	841 362	25 958	815 404	3,1%
300	12 860	401	0,4	502 589	24 934	477 654	5,0%
Flextrafik	0	0	0,0	567 646	0	567 646	0,0%*
Summa	975 242	23 221	14,6	26 510 238	5 191 193	21 319 045	19,6%

Total	1 113 153	30 703	17,8	36 162 056	9 000 852	27 161 204	24,9%
--------------	------------------	---------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	116 210	2 878	4,4	9 057 583	144 775	8 912 807	1,6%

* Total flextrafik inom kommunen

Malung-Sälens kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
209	14 498	214	0,1	284 905	92 790	192 115	32,6%
311	24 912	504	0,4	598 619	54 115	544 503	9,0%
312	14 729	316	0,2	383 323	93 490	289 833	24,4%
313	9 708	342	0,6	730 082	141 426	588 657	19,4%
314	50 386	1 226	1,7	2 085 449	258 171	1 827 279	12,4%
315	114 395	2 109	3,6	4 079 520	299 506	3 780 013	7,3%
316	34 223	606	1,4	1 551 554	124 537	1 427 017	8,0%
317	181 068	3 351	2,3	4 381 418	620 771	3 760 646	14,2%
318	28 302	573	0,7	971 688	82 089	889 599	8,4%
Flextrafik	0	0	0,0	620 573	0	620 573	0,0% *
Summa	472 221	9 238	11,1	15 687 130	1 766 895	13 920 235	11,3%

Total	472 221	9 238	11,1	15 687 130	1 766 895	13 920 235	11,3%
--------------	----------------	--------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	3 733	0	0,0	1 626 895	3 629	1 623 266	0,2%

* Total flextrafik inom kommunen

Mora kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Stadstrafik							
51	103 006	4 069	1,4	3 505 513	1 056 950	2 448 563	30,2%
52	95 296	2 776	2,0	3 267 975	488 390	2 779 585	14,9%
53	71 165	2 619	1,0	2 321 818	708 247	1 613 571	30,5%
54	63 008	2 337	0,5	1 709 740	480 523	1 229 217	28,1%
Summa	332 475	11 801	4,9	10 805 046	2 734 109	8 070 937	25,3%

Landsbygdstrafik							
321	44 465	1 247	1,4	1 923 754	226 631	1 697 123	11,8%
322	114 664	2 839	2,3	3 751 387	659 712	3 091 676	17,6%
323	157 521	3 602	1,8	4 024 410	706 137	3 318 272	17,5%
324	84 066	2 149	1,5	2 593 789	262 976	2 330 813	10,1%
325	87 569	1 597	1,0	1 787 195	55 809	1 731 386	3,1%
Flextrafik	0	0	0,0	1 428 499	0	1 428 499	0,0% *
Summa	488 286	11 435	8,0	15 509 034	1 911 266	13 597 768	12,3%

Total	820 761	23 236	12,9	26 314 079	4 645 375	21 668 705	17,7%
--------------	----------------	---------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	60 489	1 261	1,1	3 035 028	71 495	2 963 534	2,4%

* Total flextrafik inom kommunen

Orsa kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygdstrafik							
321	34 390	965	1,1	1 476 592	149 499	1 327 093	10,1%
341	37 067	921	0,9	1 313 011	193 653	1 119 358	14,7%
342	0	0	0,0	2 292	12 816	-10 524	559,2%
343	9 197	268	0,3	424 927	110 934	313 992	26,1%
344	24 290	781	0,9	1 182 743	183 026	999 717	15,5%
345	59 150	1 184	0,7	1 365 003	130 096	1 234 907	9,5%
Flextrafik	0	0	0,0	975 995	0	975 995	0,0% *
Summa	164 093	4 119	3,9	6 740 562	780 023	5 960 539	11,6%

Total	164 093	4 119	3,9	6 740 562	780 023	5 960 539	11,6%
--------------	----------------	--------------	------------	------------------	----------------	------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	31 621	881	1,1	1 855 146	21 355	1 833 792	1,2%

* Total flextrafik inom kommunen

Rättviks kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
350	73 877	1 351	1,2	1 605 288	57 468	1 547 820	3,6%
351	260 142	5 566	3,2	6 273 693	947 423	5 326 270	15,1%
352	65 748	1 779	1,7	2 416 492	448 998	1 967 495	18,6%
353	36 968	994	1,6	1 805 631	163 143	1 642 488	9,0%
354	59 635	965	1,0	1 271 939	83 624	1 188 315	6,6%
355	66 061	2 281	1,5	2 228 248	293 198	1 935 050	13,2%
356	13 252	333	0,3	389 519	29 469	360 050	7,6%
Flextrafik	0	0	0,0	858 965	0	858 965	0,0%*
Summa	575 684	13 269	10,5	16 849 776	2 023 322	14 826 453	12,0%

Total	575 684	13 269	10,5	16 849 776	2 023 322	14 826 453	12,0%
--------------	----------------	---------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	22 686	566	0,0	773 288	2 916	770 372	0,4%

* Total flextrafik inom kommunen

Smedjebackens kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
291	108 766	3 024	2,1	3 266 811	490 852	2 775 960	15,0%
292	19 635	434	0,8	711 723	20 960	690 764	2,9%
293	60 370	1 619	1,1	1 725 407	280 875	1 444 531	16,3%
361	86 668	2 059	1,4	2 292 213	308 365	1 983 848	13,5%
362	51 474	1 135	1,3	1 674 578	203 564	1 471 014	12,2%
Flextrafik	0	0	0,0	356 306	0	356 306	0,0% *
Summa	326 912	8 270	6,6	10 027 039	1 304 616	8 722 423	13,0%

Total	326 912	8 270	6,6	10 027 039	1 304 616	8 722 423	13,0%
--------------	----------------	--------------	------------	-------------------	------------------	------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	0	0	0,0	7 119 230	0	7 119 230	0,0%

* Total flextrafik inom kommunen

Säters kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
212	97 984	2 233	1,4	2 335 523	355 488	1 980 035	15,2%
261	19 358	468	0,5	537 847	41 089	496 758	7,6%
371	51 582	2 024	1,1	1 771 179	489 836	1 281 343	27,7%
372	92 774	2 174	3,1	3 341 895	423 223	2 918 673	12,7%
373	90 408	1 935	2,1	2 686 315	443 322	2 242 993	16,5%
374	35 157	731	0,4	696 095	65 795	630 300	9,5%
375	59 139	1 200	1,5	1 458 826	10 620	1 448 205	0,7%
376	19 714	487	0,5	539 979	39 391	500 588	7,3%
Flextrafik	0	0	0,0	1 375 071	0	1 375 071	0,0%*
Summa	466 117	11 251	10,7	14 742 729	1 868 763	12 873 966	12,7%

Total	466 117	11 251	10,7	14 742 729	1 868 763	12 873 966	12,7%
--------------	----------------	---------------	-------------	-------------------	------------------	-------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	47 530	1 111	1,3	2 131 668	133 877	1 997 791	6,3%

* Total flextrafik inom kommunen

Vansbro kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
318	94 427	1 912	2,4	3 337 463	487 302	2 850 161	14,6%
380	178 954	4 058	3,6	5 835 947	1 181 370	4 654 577	20,2%
381	47 396	996	0,9	1 214 314	6 530	1 207 784	0,5%
382	31 383	568	0,7	792 511	9 568	782 943	1,2%
Flextrafik	0	0	0,0	0	0	0	0,0% *
Summa	352 160	7 535	7,6	11 180 235	1 684 771	9 495 464	15,1%

Total	352 160	7 535	7,6	11 180 235	1 684 771	9 495 464	15,1%
--------------	----------------	--------------	------------	-------------------	------------------	------------------	--------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	5 876	109	0,0	103 329	7 629	95 700	7,4%

* Total flextrafik inom kommunen

Älvdalens kommun

Ver.171110

Linje	Km	Tim	Fordon	Total kostnad	Intäkt	Netto-kostnad	Kostnads-täckn %
Landsbygdstrafik							
390	0	0	0,0	0	0	0	0,0%
391	15 255	319	0,3	507 935	44 386	463 549	8,7%
392	48 285	794	1,4	1 647 172	143 005	1 504 167	8,7%
393	24 314	566	0,8	1 063 633	158 194	905 439	14,9%
394	24 162	700	0,9	1 256 255	226 764	1 029 491	18,1%
395	23 761	396	0,7	726 270	15 817	710 452	2,2%
396	41 139	716	0,3	816 552	50 856	765 696	6,2%
Flextrafik	0	0	0,0	911 719	0	911 719	0,0%
Summa	176 916	3 489	4,6	6 929 535	639 023	6 290 512	9,2% *

Total	176 916	3 489	4,6	6 929 535	639 023	6 290 512	9,2%
--------------	----------------	--------------	------------	------------------	----------------	------------------	-------------

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	0	0	0,0	612 460	0	612 460	0,0%

* Total flextrafik inom kommunen

4. Utveckling och marknadsföring

Under våren/sommaren 2017 genomförde Dalatrafik en omfattande kampanj med att marknadsföra vårt varumärke eftersom vi gjort bedömningen att ett arbete med att förbättra positionen för varumärket var nödvändigt. Bedömningen grundade sig på flera olika signaler internt, från media, förare och resenärer och inte minst den årliga rikstäckande marknadsundersökningen "Kollektivtrafikbarometern" där Dalatrafiks marknadsandel och NKI-index sjunkit kraftigt och snabbt de senaste åren.

Arbetet kring varumärket genomfördes efter en omfattande analys av varumärkets nuvarande position ur flera perspektiv.

Alla aktiviteter som görs under 2018 skall fortsatt ha sin grund i ovan nämnda arbete och bidra till att stärka varumärket. Att möta våra kunder ute i länet kommer att vara en viktig del av vårt arbete. Detta görs hos våra försäljningsställen och på mässor och events. Stora länsövergripande kampanjer planeras också att genomföras likväl som mer lokala kampanjer som lyfter fram trafiken i vissa områden. Som vanligt kommer också trafikförändringar och tekniska nyheter att marknadsföras eller informeras om. Under 2017 har arbetet med företagsförsäljning och att stärka vårt återförsäljningsnät genomförts och det kommer att fortsätta även under 2018.

I Dalarna finns ingen lokal kommersiell trafik. Den kommersiella trafiken går uteslutande över länsgräns till större orter i angränsande län eller längre. Detta medför att all kollektivtrafik i länet är mer eller mindre subventionerad och därmed upphandlad.

Grunden för all kollektivtrafik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för länets innevånare och näringsliv. Det är skälet till att det finns en lagstiftning om medborgarnas rätt till kollektivtrafik, precis som till sjukvård, daghem och skola, och att samhället är berett att bidra med medel för fortsatt drift. Transportsystemet ska även vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot människors transportbehov oavsett etnisk bakgrund och kön. Kollektivtrafik ska ses som en investering eftersom den genererar stora samhällsekonomiska vinster. Politiker och allmänheten ser ofta enbart toppen på isberget i form av kostnader i resultaträkningen medan de samhällsekonomiska nyttorna ligger dolda under ytan.

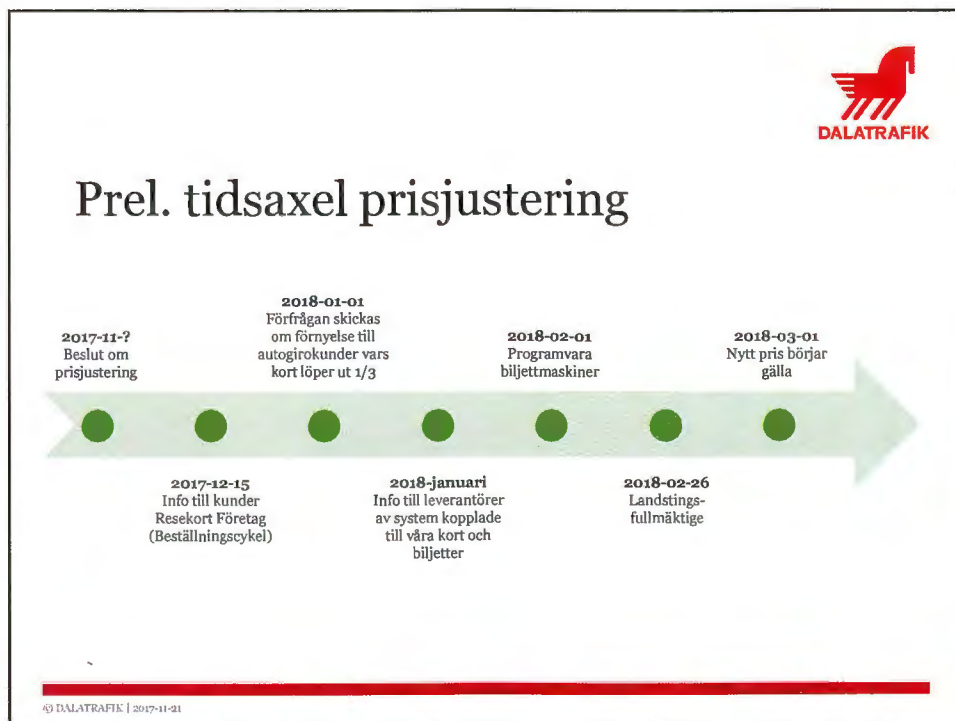
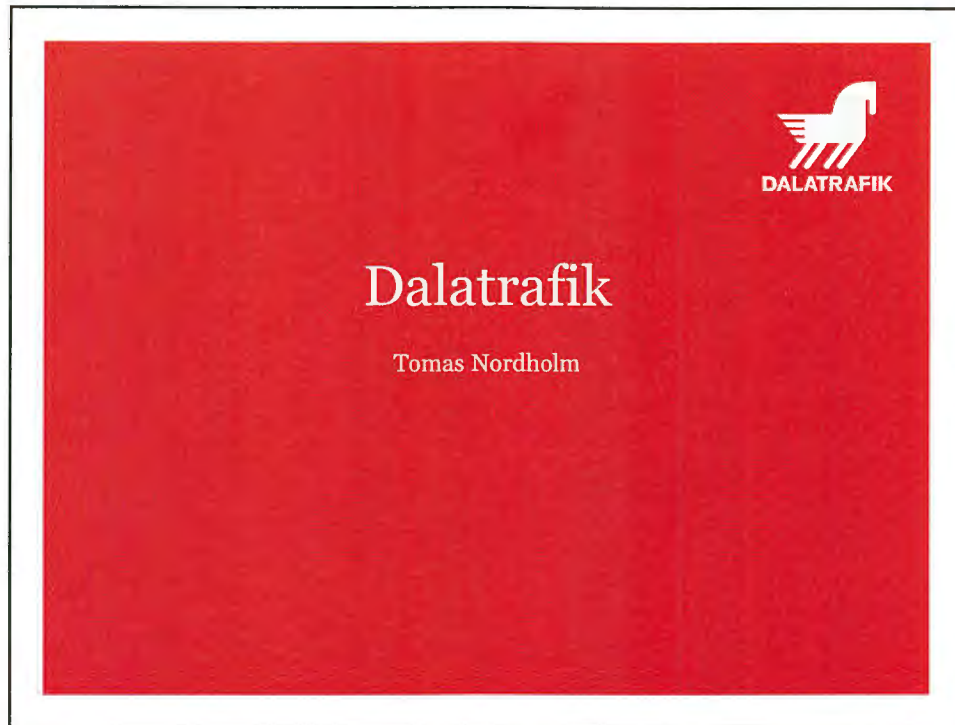


Figur 1 Isberget med samhällsekonomiska kostnader och nyttor

Kollektivtrafiken genererar varje år samhällsnytta för miljardbelopp. Dessa "osynliga" samhällsvinster framgår inte i Dalatrafiks resultaträkning. De positiva effekter som följer av ett ökat kollektivt resande kan ses i bilden ovan. Det handlar bl.a. om minskade sjukvårdskostnader genom färre trafikolyckor, mindre påkänningar på miljön, mindre trängsel på gatorna i våra större tätorter men även att de som inte har tillgång till egen bil kan ta del av samhällets utbud i form av skola, arbete och fritid.

5. Uppföljning och utvärdering

Trafikplaneringen i DT är ett tungt processtyrt arbete som i olika faser pågår året runt. Processen kan beskrivas i 4 olika delprocesser, analys och utvärdering, utveckling och effektivisering, trafikplanering och till sist verkställande. I samtliga delar kommer kommuner, landsting och trafikföretag att vara delaktiga. Före verkställande presenteras kommande års trafikering (trafikförsörjningsplan) för Regionen Dalarnas direktion för beslut för 2018 och därefter för Kollektivtrafiknämnden inom Landstinget Dalarna. Utvärderingen av genomförda och pågående trafikförsörjningsplaner sker alltså kontinuerligt som en delprocess i arbetet med att ta fram kommande års planer.





Informationsinsatser

- Uppdatering av alla digitala enheter (webb, reseplanerare, app, e-handel, biljettmaskiner etc)
- Nyproduktion av tryck av material (infotavlor, foldrar, fordonsdekaler, förarhandbok, displaymaterial etc)
- Utskick till våra årskunder
- Information till alla försäljningskanaler (försäljningsställen, entreprenörer m.fl.)
- Press- och informationskampanj om prisjustering

© DALATRAFIK AB 2017-11-21



Prisstrategi

- Zoner
- Produkter
- Bärare
- Taxor
- Prisdifferentiering
- Regler

© DALATRAFIK AB 2017-11-21



Priser enkelbiljetter och resekort. Förslag på höjning

2017-11-08

* Antal biljetter och kort baserat på försäljningsstatistik fr Atries okt 2016 - sep 2017

Enkelbiljetter

	Priser			Antal *	Intäkter		
	Nuvarande	Förslag 1	Förslag 2		Nuvarande	Förslag 1	Förslag 2
Enkelbiljett 7-19 år ombord	25	26	30	114 933	2 873 325	2 988 258	3 447 990
Enkelbiljett 7-19 år reskassa	20	21	20	63 362	1 267 240	1 330 602	1 267 240
Enkelbiljett 7-19 år mobil	20	21	20	28 342	566 840	595 182	566 840
Enkelbiljett 20-25 år ombord	30	32	36	13 763	412 890	440 416	495 468
Enkelbiljett 20-25 år reskassa	20	27	26	43 991	879 820	1 187 757	1 143 766
Enkelbiljett 20-25 år mobil	26	27	26	17 765	461 890	479 655	461 890
Enkelbiljett 26> ombord	30	32	36	294 554	8 836 620	9 425 728	10 603 944
Enkelbiljett 26> reskassa	24	27	26	349 295	8 383 080	9 430 965	9 081 670
Enkelbiljett 26> mobil	26	27	26	164 887	4 287 062	4 451 949	4 287 062
					27 968 767	30 330 512	31 355 870
						2 361 745	3 387 103

Periodkort

	Priser		Antal *	Intäkter	
	Nuvarande	Förslag		Nuvarande	Förslag
1-zon 7-19 år	290	300	7 219	2 093 510	2 165 700
1-zon 20-25 år	290	300	8 735	2 533 150	2 620 500
1-zon 26>	480	500	12 259	5 884 320	6 129 500
Upp till 20	320	335	29 116	9 317 120	9 753 860
Kommun 20-25 år	365	380	3 823	1 395 395	1 452 740
Kommun 26>	590	610	5 442	3 210 780	3 319 620
2-zon 20-25 år	560	580	4 405	2 466 800	2 554 900
2-zon 26>	950	990	4 496	4 271 200	4 451 040
Län 20-25 år	900	945	3 344	3 009 600	3 160 080
Län 26>	1390	1450	5 036	7 000 040	7 302 200
				41 181 915	42 910 140
					1 728 225

Årskort

	Priser		Antal *	Intäkter	
	Nuvarande	Förslag		Nuvarande	Förslag
Seniorkort	3 480	3 600	1 822	6 340 560	6 559 200
Resekort Företag 1-zon	3 255	3 404			
Resekort Företag Kommun	4 040	4 200			
Resekort Företag 2-zon	6 450	6 720			
Resekort Företag Län	9 640	9 960			
				6 340 560	6 559 200
					218 640

Antal kort?