

Tåg i Bergslagen

**Borlänge
2017-12-18
Hugo Oljemark**



1

Fakta

- Ägare av Tåg i Bergslagen är
 - Region Dalarna
 - Region Gävleborg
 - Region Örebro
 - Region Västmanland
- 5 anställda
- Kontoret i Dalatrafik
- Ansvara för upphandling, planering och marknadsföring av tågsystemet Tåg i Bergslagen
- Bildades 2001
- Äger fordonen genom Transitio
- Driften av trafiken och underhållet av fordonen upphandlas av operatörer/entreprenörer



2

Trafiken 2017, snabbversionen

- Trafiken har körts med 23 Regina-fordon och 5 X-14 fordon
- Körda tågkm 5,8 miljoner km
- Enkelresorna 1.3 miljoner
- Periodkortsresor 1,5 miljoner
- Avgångspunktlighet inom 3 min 98 % prel
- Ankomstpunktlighet inom 5 min 87 % prel
- Intäktsfinansieringsgrad 50 %



TÅG I BERGSLAGEN

3

Linjekarta



TÅG I BERGSLAGEN

4

Avtal med operatör / entreprenör

- Tidigare operatör Svenska Tågkompaniet AB
 - Gällde t o m december 2016
 - Omfattar såväl tågdrift som underhåll av fordon
- Nytt avtal SJ AB
 - Gäller t o m december 2026
 - Omfattar såväl tågdrift som underhåll av fordon
 - Säljssystem
 - Kundärenden
 - Ersättningstrafik
 - Prissättning
 - Resp. läns periodkort för med giltighet på tåg gäller till närmaste kommuncentra i angränsande län samt som delikvid vid fortsatt resa.
 - Marknadsföring



5

Fordon

- 23 st. fordon Regina

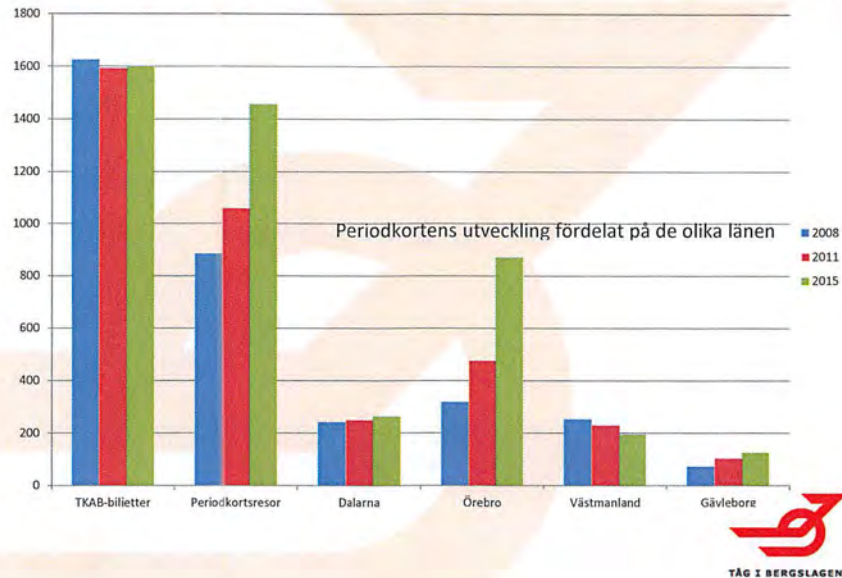


- 5 st. fordon X-14



6

Resandeutveckling 2008 – 2011 - 2015



7

Planering på sikt

- Bergslagspendeln som halvtimmeståg från Västerås till Stockholm. Som en början går samtliga tåg från Ludvika genomgående till Stockholm
- Integrering och samordning med trafiken i Mälardalen
- Timmestrafik Mora-Borlänge-Avesta



8

Behov av infrastrukturåtgärder

- Fjärrstyrning och spårbyte är nödvändigt för att klara persontrafik och malmtransporter på sträckan Fagersta-Ludvika och möjliggöra tätare trafik än varannan timme
- För tätare trafik på Bergslagspendeln mot Ludvika krävs utbyggd mötesstation i Ramnäs
- Hastighetshöjning kan göras på flera ställen utan annan åtgärd än omskyltning
- Ny mötesstationer mellan Repbäcken och Gagnef samt i Vikarbyn för att kunna köra tätare trafik mellan Mora och Borlänge
- Förlängd mötesstation söderut i Hedemora, ger en betydligt bättre mötessituation och kortar ner gångtiden på Dalabanan så att mötesplats Borlänge kan uppnås





Bilaga § 8B

Hur kan man öka flexibiliteten och effektiviteten kollektivtrafiktransporterna?

Kenneth Carling
Johan Håkansson

Kunskapsläget

- Utländska erfarenheter:
 - USA
 - UK och EU
 - Australien
- CARLESS
- Världen är full med spännande lösningar, men Dalarnas erfarenheter är också värd att exportera

Tillgänglighet och det sociala ansvaret

J. Brake et al. / Transport Policy 14 (2007) 458–466

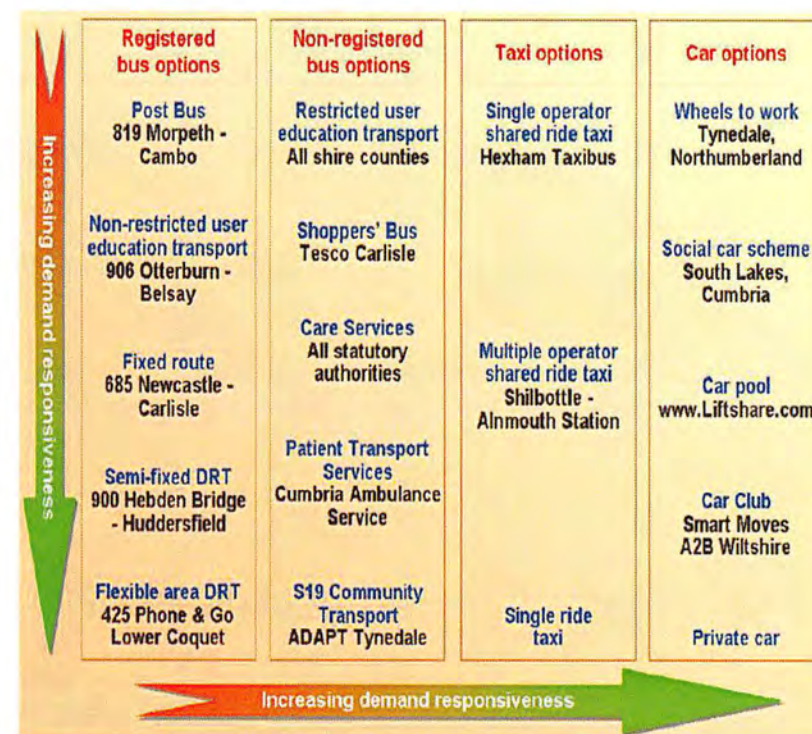
Coordinated Volunteer Driver Programs

Riverside, CA TRIP Volunteer Driver Program

- Participants recruit own volunteers who are then reimbursed

Independent Transportation Network (ITN), Maine

- Banking rides in exchange for cars and volunteer hours
- Has expanded to several other states



Marknadssyn och GAP-analys

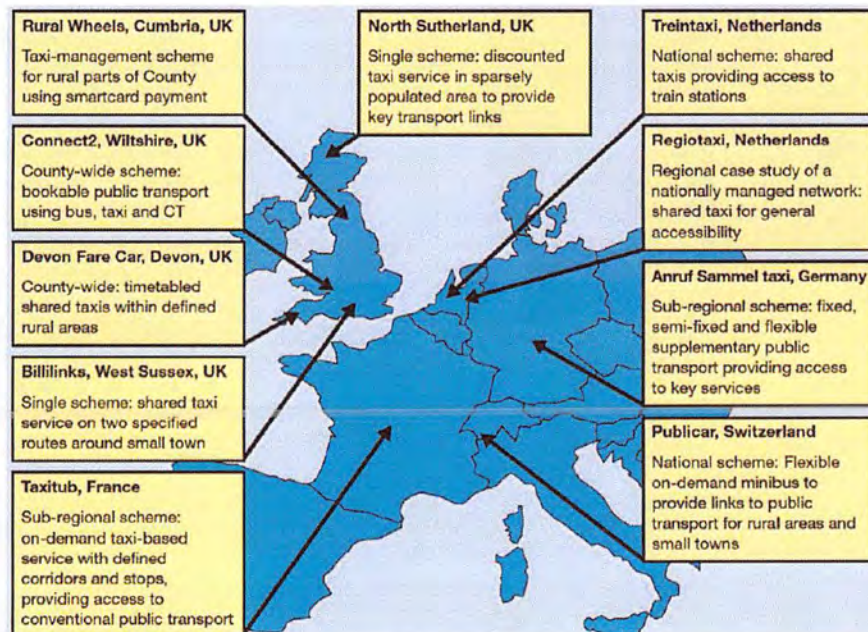


Fig. 9. Case studies of flexible transport systems from Great Britain and mainland Europe (Sloman and Hendy, 2008).

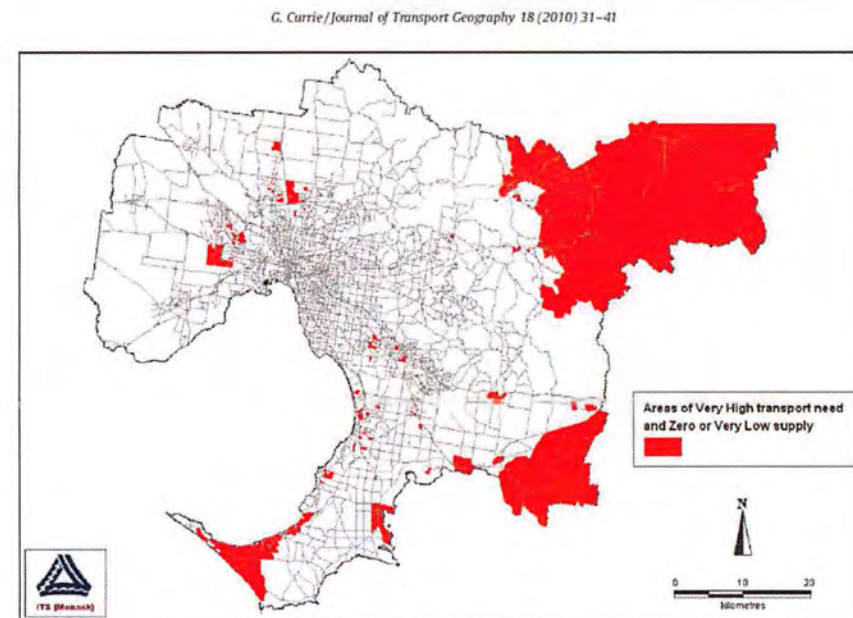


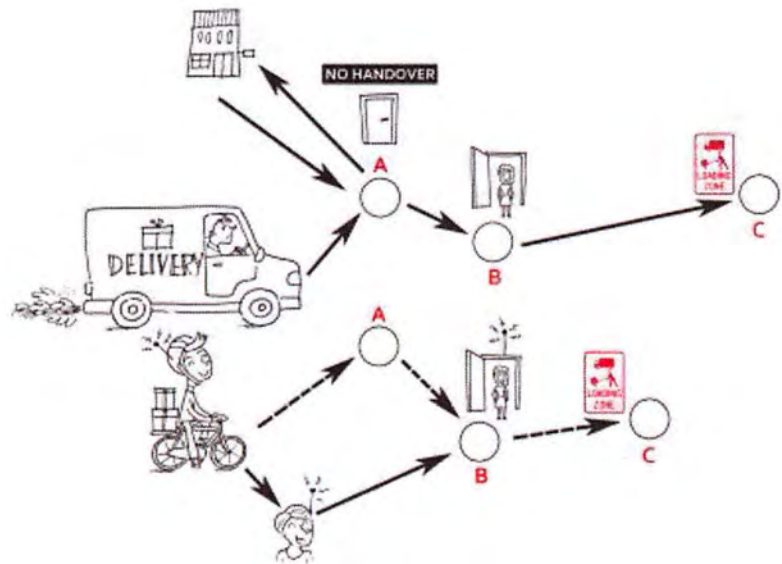
Fig. 4. Melbourne needs-gap – very high transport need areas with zero or very low public transport supply.

Utvecklingstrend

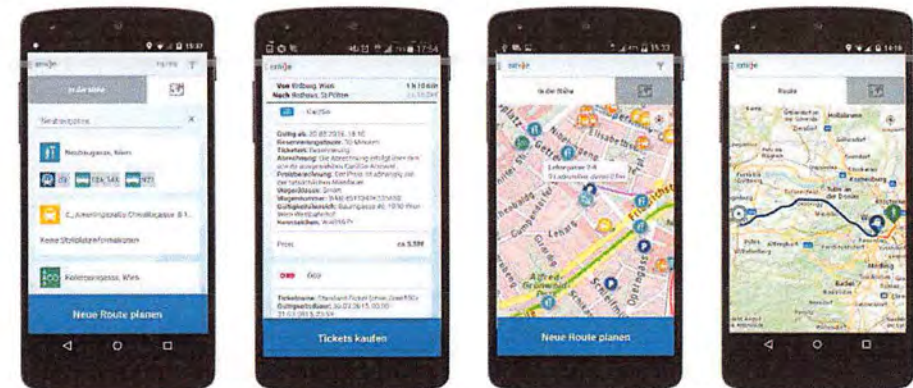
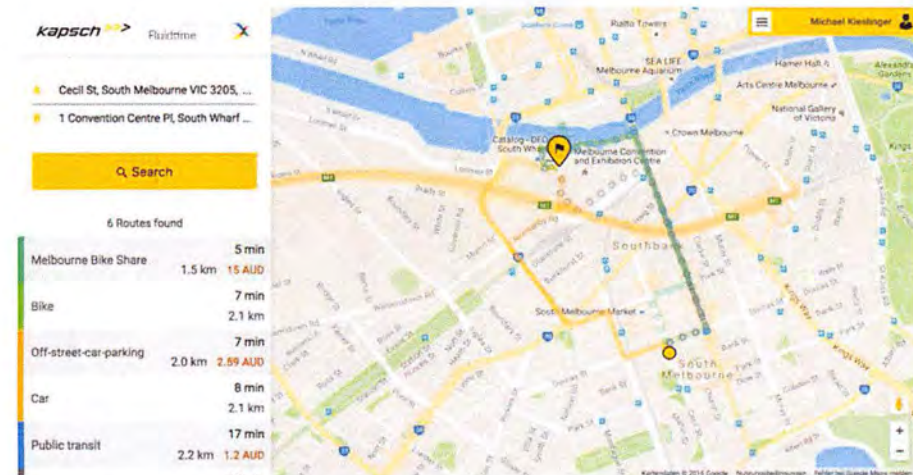
- Dynamiskt efterfrågestyrt utbud
- Intermodalitet – hela resan
- Självadministrerande system
- Utnyttjande av GPS-data (på gång)
- SAILOR och Fluidtime

Dynamiska tekniska plattformar för trafikstyrning

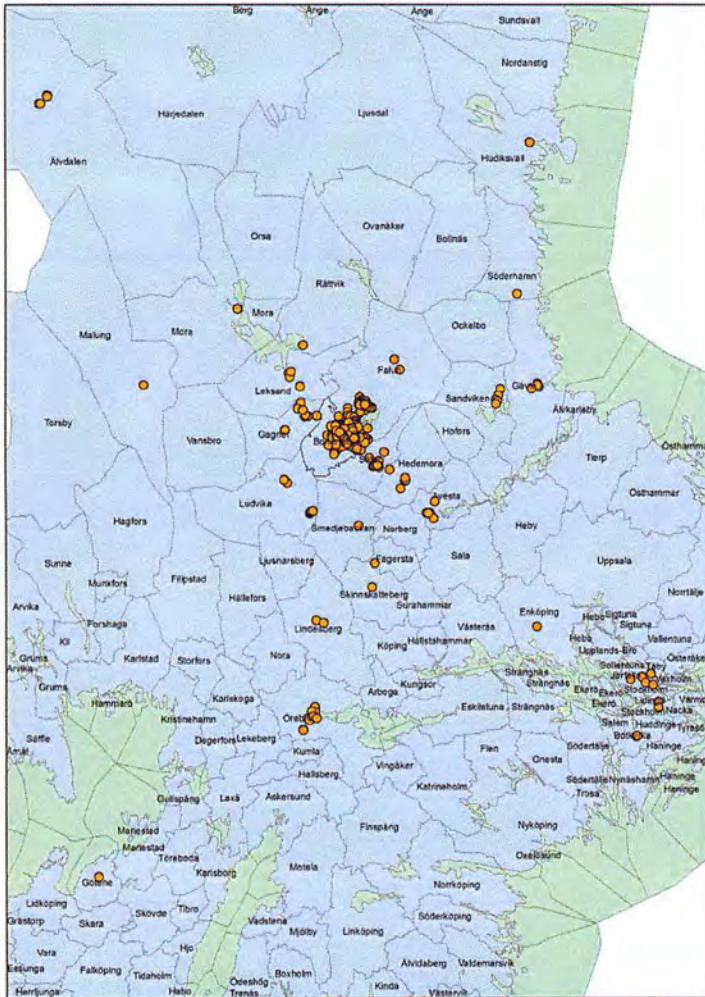
SAILOR



FLUIDTIME



CARLESS - 211-testet



Ornäs-Torsång-BLG

Fast & Flextur

7.5 bilresor

0.3 fasta turer

0.005 flexturer

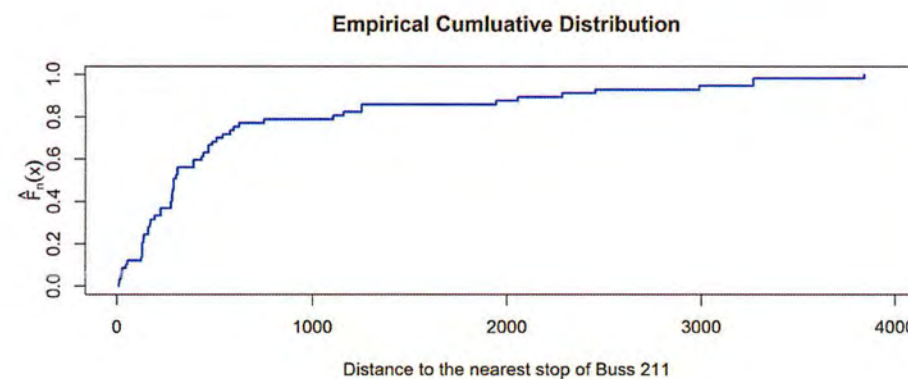
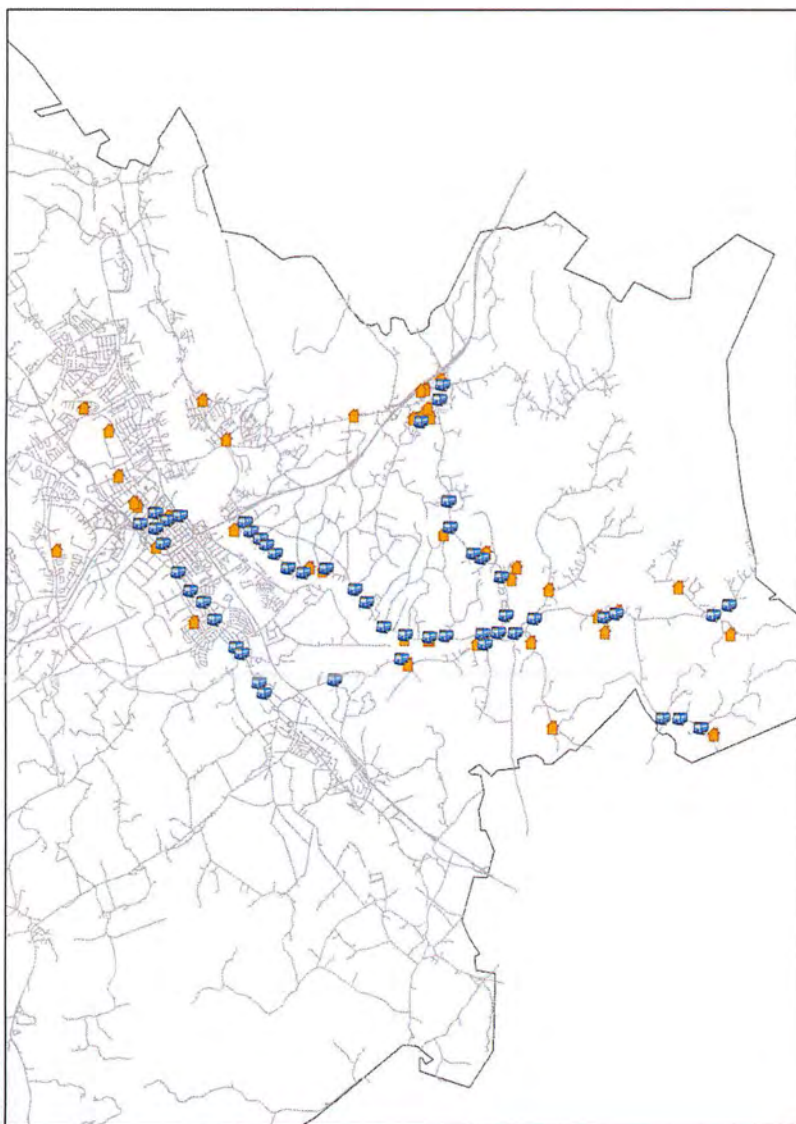
per boende & vecka

Bil och buss samma rutt

85% -> BLG

10% -> Falun

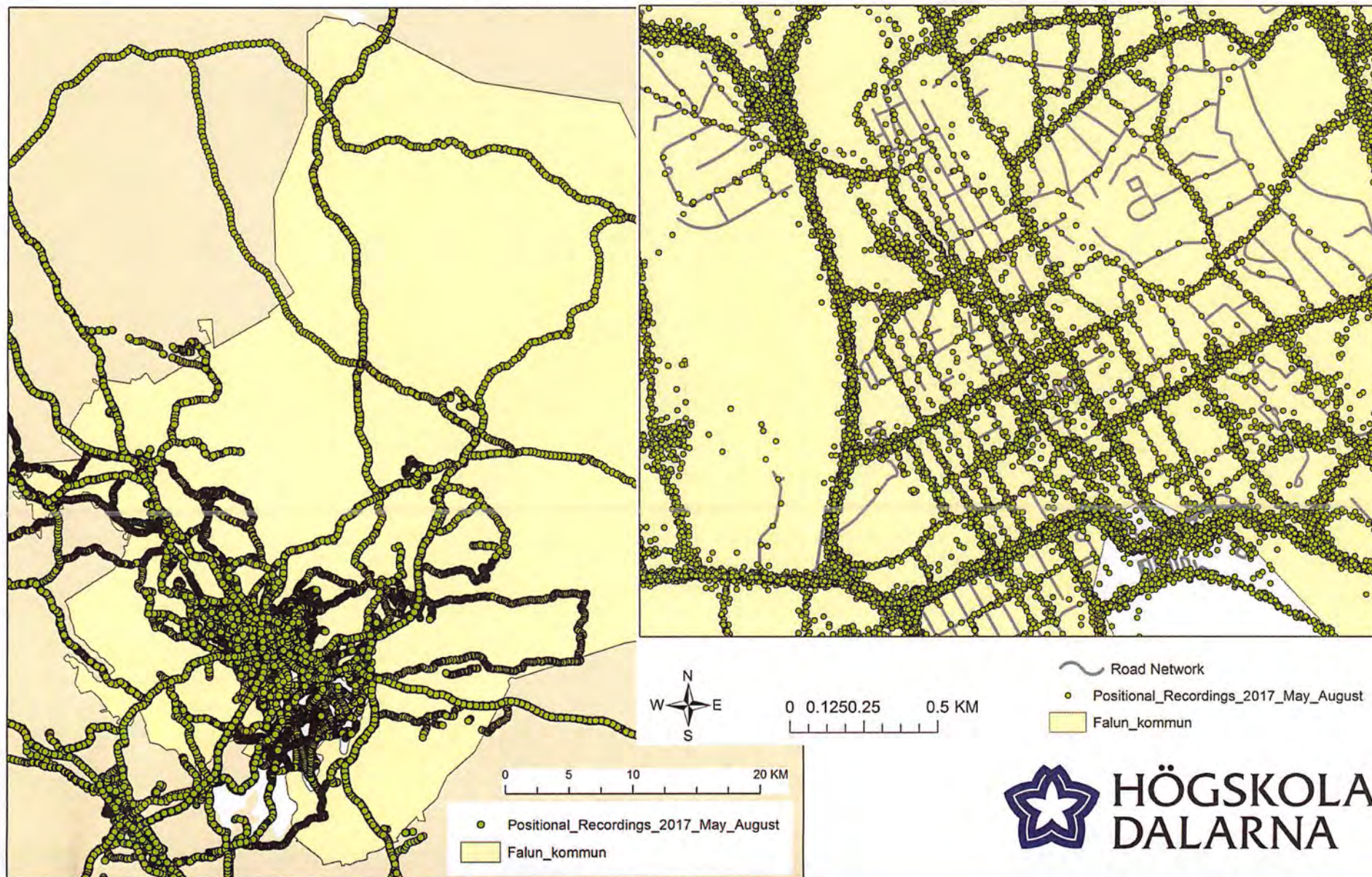
211:ans rumsliga tillgänglighet



Hotspots i BLG – GPS-data



Pilotinsamling i Falun av GPS data för att identifiera intermodaliteten i resandet.



❖ **Tack för att ni
lyssnade!**

❖ **Frågor?**

Förslag nya priser enligt följande fr o m 2018-03-01 ger ökade intäkter med ca 2 854 177 kr

Prishöjning i genomsnitt med 4,16 % på enkelbiljetter (+ 1 kr på alla biljetter)

Prishöjning i genomsnitt med 3,06 % på periodkort

Prishöjning i genomsnitt med 3,28 % på Resekort Företag (År)

Prishöjning med 3,44 % på Seniorkort (År)

Enkelbiljetter

	Pris		Antal *	Intäkter	
	Nu	Nytt Pris		Nuvarande	Utfall nytt pris
Enkelbiljett 7-19 år ombord	25	26	114 933	2 873 325	2 988 258
Enkelbiljett 7-19 år reskassa	20	21	63 362	1 267 240	1 330 602
Enkelbiljett 7-19 år mobil	20	21	28 342	566 840	595 182
Enkelbiljett 20-25 år ombord	30	31	13 763	412 890	426 653
Enkelbiljett 20-25 år reskassa	20	21	43 991	879 820	923 811
Enkelbiljett 20-25 år mobil	26	27	17 765	461 890	479 655
Enkelbiljett 26> ombord	30	31	294 554	8 836 620	9 131 174
Enkelbiljett 26> reskassa	24	25	349 295	8 383 080	8 732 375
Enkelbiljett 26> mobil	26	27	164 887	4 287 062	4 451 949
				27 968 767	29 059 659

1 090 892

Höjning i %
4
5
5
3,33
5
3,84
3,33
4,16
3,84

3,9**Periodkort**

	Pris		Antal *	Intäkter	
	Nu	Nytt Pris		Nuvarande	Utfall Nytt Pris
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	495	12 259	5 884 320	6 068 205
Upp till 20	320	330	29 116	9 317 120	9 608 280
Kommun 20-25 år	365	375	3 823	1 395 395	1 433 625
Kommun 26>	590	610	5 442	3 210 780	3 319 620
2-zon 20-25 år	560	575	4 405	2 466 800	2 532 875
2-zon 26>	950	980	4 496	4 271 200	4 406 080
Län 20-25 år	900	925	3 344	3 009 600	3 093 200
Län 26>	1390	1430	5 036	7 000 040	7 201 480
				41 181 915	42 449 565

1 267 650

Höjning i %
3,44
3,44
3,12
3,12
2,73
3,38
2,67
3,15
2,77
2,87

3,07

Årskort	Pris		Antal *	Intäkter	
	Nu	Nytt pris		Nuvarande	Ufall Nytt Pris
Seniorkort	3 480	3600	1 822	6 340 560	6 559 200
Resekort Företag 1-zon	3 255	3360	207	673 785	695 520
Resekort Företag Kommun	4 040	4200	290	1 171 600	1 218 000
Resekort Företag 2-zon	6 450	6660	482	3 108 900	3 210 120
Resekort Företag Län	9 640	9900	414	3 990 960	4 098 600
				15 285 805	15 781 440
					495 635

Höjning i %
3,44
3,22
3,96
3,25
2,69

3,31

	Nu	Nytt pris	
Kontrollavgift	700	1200	200 000

Antal utfärdade okt 2016 - sept 2017 var ca 400

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



Biljettprisundersökning 2017



Innehåll

Inledning	1
Metod och korta fakta om undersökningen	1
Sammanfattning	2
Fördelning mellan de olika biljettvarianterna	3
Resa med enkelbiljett	3
Resa med periodkort	5
Periodkort - Korta resor	5
Periodkort - Långa resor	6
Prisförändringar	8
Prisförändring (2013-2016)	8
Samarbeten	8
Biljettsamarbeten med andra RKM?	8
Biljettsamarbeten med något kommersiellt trafikföretag?	9
Försäljningskanaler och Särskilda biljettprodukter	9
Försäljningskanaler	10
Prisprodukter	10
Finns det möjlighet att köpa turistkort i er trafik?	10
Arbetar ni med företagsförsäljning?	101
Har ni särskild nattaxa?	11
Lågtrafiktaxa?	11
Finns det grupprabatter i er trafik?	12
Avgiftsfri kollektivtrafik	12
Betalsätt	12
Kan man betala med kontanter ombord?	13
Kan man betala med kreditkort ombord?	13
Kan man köpa biljett med en APP eller SMS för er trafik?	14
Bilaga 1 – Uppgiftslämnare	15

Biljettprisundersökning 2017

Inledning

Svensk Kollektivtrafik genomför en årlig undersökning rörande biljettpriser, villkor och betalningsmöjligheter hos sina medlemmar. Denna rapport är en sammanfattning av resultaten och är att betrakta främst som ett verktyg för benchmarking mellan organisationens medlemmar.

Frågorna rör olika områden, priser för enkelbiljett, periodkort och frågor som rör biljett, betalning och försäljningskanaler. Rapporten nedan är upplagd efter denna indelning. Om inget annat anges avser statistiken förhållandet så som det var den 1 september 2017.

För frågor rörande undersökning och resultat vänligen kontakta Mattias Adell, mattias.adell@svensskollektivtrafik.se

Metod och korta fakta om undersökningen

Undersökningen gjordes som en webbenkät under september 2017. Motsvarande undersökningar har genomförts sedan 2001.

23 deltagande organisationer, Svensk Kollektivtrafiks aktiva medlemmar, har tillfrågats via epost. En organisation, RKM Sörmland, ingår för att uppnå jämförbarhet med tidigare undersökningar. Sörmlandstrafikens svar har hämtats från deras hemsida. Svarsfrekvensen är 100 %. Svaren har bearbetats, och eventuella oklarheter i rapporteringen har klarats ut.

Det faktum att medlemmarnas taxsystem skiljer sig åt kan ibland göra det svårt att formulera frågor som kan besvaras av alla medlemmar. Därför är vissa frågor inte tillämpliga på alla organisationer, kommentarer kring detta görs i sådana fall i samband med respektive fråga.

Sammanfattning

Kollektivtrafikens priser har generellt sett inte ökat lika snabbt mellan 2016 och 2017 som året innan. För en vuxen resenär har priset för en enkelbiljett ökat med 4 %. Den genomsnittliga prisnivån för månadskort med giltighet inom en tätort har gått upp med 3 % sedan september 2016 och för periodkort med giltighet i ett helt län är ökningstakten 2 %. Liksom tidigare år är det enkelbiljetterna som procentuellt höjts mest. Totalt sett ligger prisökningarna i linje eller något över inflationstakten i Sverige. Den genomsnittliga kostnaden för ett månadskort (tätort, vuxen) motsvaras i år av kostnaden för 21 enkelbiljetter, Vilket är samma siffra som 2016.

Enkelbiljetter

Priset för en enkelbiljett för vuxen varierar mellan 23 kronor (X-trafik) och Waxholmsbolaget där priset är 47 kronor. Snittpriset är 29 kr/resa.

Periodkort tätort

Priset varierar mellan 340 kronor och 830 kronor för olika RKM. Medelpriset 2017 ligger på 604kr/månad, vilket är en ökning med 3 % jämfört med 2016. Påpekas bör att de två RKM som har de högsta priserna (SL och UL) har periodkort som gäller i hela länet.

Periodkort län

Priset varierar mellan 740 kronor och 2 442 kronor för olika RKM. Av 21 RKM har 10 höjt priset på länskorten, tre har sänkt och åtta har behållit samma pris som 2016.

Biljettering och betalning

8 RKM (10 st 2016) accepterar kontant betalning ombord i hela eller delar av trafiken, medan övriga 16 inte gör det. Relativt få RKM accepterar kontant betalning på stadsbussar, det är vanligare på tåg och regionbussar. 22 av 24 accepterar betalning med kort ombord på hela eller delar av trafiken. Allt färre har erbjuder SMS-betalning – 3 RKM jämfört med 4 2016. Hos alla utom två RKM kan man köpa enkelbiljetter via APP, men endast fyra RKM har också försäljning av periodkort i sina APP:ar.

Taxesamarbeten

19 av RKM har taxesamarbeten med andra RKM jämfört med 17 för 2016. Sju av RKM har också taxesamarbeten med kommersiella trafikföretag enligt årets undersökning (9 st. 2016).

Särskilda biljettprodukter

- 17 (14) RKM erbjuder något form av turistkort.
- 2 (4) RKM har någon form av nattaxa på sin trafik.
- 14 (16) RKM erbjuder någon form av grupprabatt, Duo och familj är de vanligaste formerna av grupprabatt.
- 14(17) arbetar aktivt med företagsförsäljning.

Fördelning mellan de olika typer av biljetter

Den procentuella fördelningen mellan biljettyper och kortprodukter framgår av tabellen nedan. Drygt 40 % av resorna görs med enkelbiljett eller reskassa. De relativa andelarna för periodkortet har gått upp jämfört med 2016. Observera att andelarna i tabellen visar regionernas fördelning i genomsnitt. Eftersom regionerna inte viktas i förhållande till sin relativa storlek ger tabellen inte det nationella genomsnittet.

Biljettyp/Produkt	Andel av resorna
Enkelbiljett	18 %
Reskassa/Värdekort	21 %
Periodkort korta resor	33 %
Periodkort långa resor	25 %
Förbokade biljetter (Resplus)	3 %

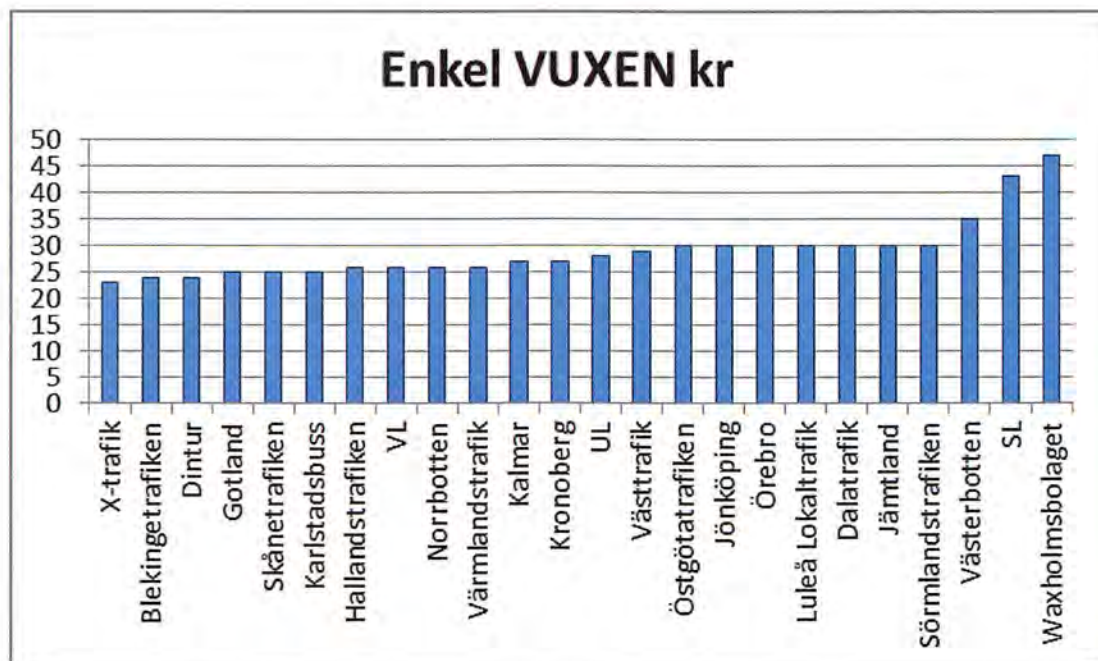
Resa med enkelbiljett

Det finns många olika möjligheter att köpa biljett till sin resa. Ombordförsäljning har i hög grad ersatts med förköp och köp via app. I den här undersökningen avses med en enkelbiljett en biljett som kan köpas i samband med resan.

Biljetten ska avse rätten att resa i en zon, i en tätort eller 0-10 km beroende på taxesystemets utformning. Eftersom taxemodellerna är olika ställs frågan flexibelt rörande kilometerantal eller taxezoner. Målsättningen med frågan är alltså att fånga priset för de korta resorna hos respektive RKM.

För längre sträckor är motsvarande jämförelse svår att få rättvisande eftersom omfattningen av och storleken på de olika RKM:s linjenät är mycket varierande.

De allra flesta RKM erbjuder någon förm av värdekortprodukt (Reskassa), som laddas genom förskottsbetalning. Den genomsnittliga rabatten för reskassa är 18 % (22) på enkelbiljetten.



Resenärskategorier

Ålderskategorierna i undersökningen följer Svensk Kollektivtrafiks rekommendationer för åldersintervall. De följs idag i sin helhet av tio RKM. De övriga RKM följer den med undantag att man inte har något särskild ålderskategori Ungdom (20-26 år).

Vuxen

Priset för en resa (vuxen) ligger mellan 23 och 47 kronor. I de flesta fall är priset mellan 25 och 30 kronor. Medelpriset på 29 kronor vilket är en krona högre än 2015.

Barn (0-6 år)

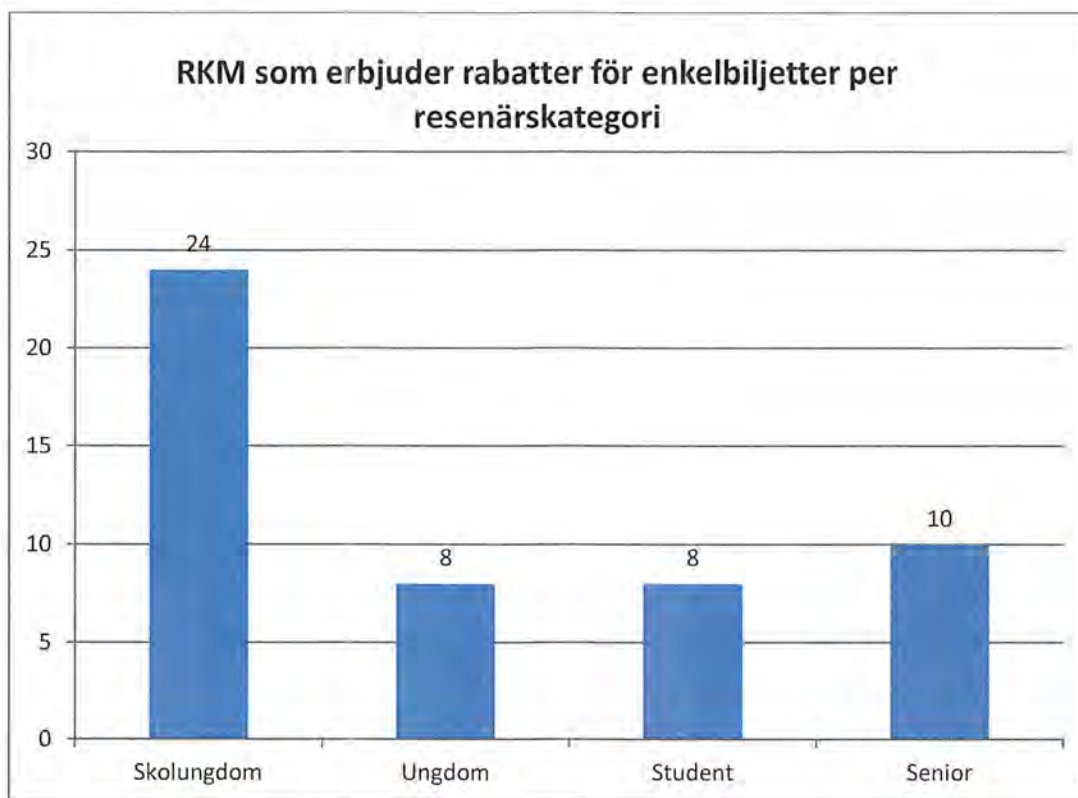
Alla RKM låter barn åka gratis i vuxen/betalands sällskap. Reglerna är olika för i vilken ålder man tillåter ensamresande barn, vilket innebär att vissa RKM har ett pris för barn 0-6 år motsvarande skolungdomspris.

Skolungdom (7-19 år)

Alla (24) RKM erbjuder särskilt pris för Skolungdom. Medelpriset är 17 kr/resa vilket motsvarar 40 % rabatt och är i nivå med 2016 års pris.

Ungdom (20-25 år), Student och Senior

För dessa kategorier är det fler RKM som inte har rabatt än tvärtom. För dem som erbjuder rabatter ligger dessa normalt mellan 10 och 20 procent för alla tre kategorierna.



Resa med periodkort

Hos de flesta RKM finns två typer av periodkort. Dels periodkort med giltighet i en tätort, och dels periodkort med giltighet inom ett län/region. För Karlstadsbuss och Luleå Lokaltrafik som enbart är verksamma i sina respektive kommuner är periodkort med giltighet i hela länet inte aktuellt.

Alla RKM har inte särskilda periodkort för korta sträckor eller tätorter, detta gör att heltäckande jämförelse mellan alla RKM inte är möjlig, men de RKM som har tätortskort, eller andra periodkort som gäller för mindre områden kan göra jämförelser mellan varandra.

En annan utmaning är att göra jämförelser när RKM:s geografiska yta och linjenät skiljer sig så mycket åt. De geografiskt små RKM kan möjligen jämföra sig med de andra mindre, och de större med andra större.

Två RKM: SLL och UL har periodkort som förutom att de täcker städerna Stockholm respektive Uppsala, även täcker resten av länet. Övriga RKM skiljer på produkterna periodkort tätort (korta resor) och region (långa resor). Priserna på produkterna skiljer sig också avsevärt. Det genomsnittliga priset för ett månadskort, vuxen korta resor är 604 kr (587), medan motsvarande kort för långa resor kostar 1335 kr (1321).

I vissa RKM finns det en mängd olika periodkortsprodukter, medan det i andra enbart finns en. Några erbjuder periodkort för flera olika resenärskategorier, medan andra enbart har resenärskategorin vuxen.

Periodkort för seniorer och skolkort är särskilt svåra att mäta priset på, eftersom det för en del RKM finns olika former av subventioner som antingen gäller för hela RKM:s område eller för enskilda kommuner. Dessa två periodkort har därför undantagits från undersökningen

Periodkort Tätort - korta resor

Här handlar det om priset för månadskort/30-dagarskort för kortare resor motsvarande en zon.

Priset för en vuxen varierar mellan 370 och 830 kronor per månad. I snitt är priset 604 kr för en månad (587), en höjning på knappt 3 %.

En RKM (Västerbotten) har meddelat att de har olika priser på periodkort beroende på om biljetten köps som förköp eller ombord (gäller ULTRA-bussar i Umeå – ej regionaltrafiken).

I vissa RKM har man olika priser för periodkort för en zon i regiontrafik och andra (lägre priser) för resa i olika tätorter.

Rabatter för olika resenärskategorier (månadskort tätort)

Som regel finns inte månadskort för de yngsta barnen, med förklaringen att de ändå måste resa tillsammans med en "vuxen" och då reser gratis.

Priserna för skolungdom (7-19 år) varierar mellan 175 och 460 kronor per månad. Några (4) RKM erbjuder inte rabatterade månadskort för skolungdom, utan hänvisar till priset för vuxna. För de RKM som erbjuder skolungdomspris

ligger medelpriset på 345 kr. För Ungdom 20-25 år har 9 RKM rabatt, för student är motsvarande siffra 12 st, och seriorrabatt är det 7 RKM som har.

Hur många enkelresor motsvarar kostnaden för ett periodkort?

Hur många enkelresor till vuxenpris behöver man göra i ett område för att det ska löna sig att köpa ett periodkort? I september 2017 var det i snitt priset för 21 enkelbiljetter som motsvarade ett månadskort för korta resor, vilket är oförändrat från 2016. Här är det stor variation mellan olika RKM.

Periodkort Region - långa resor

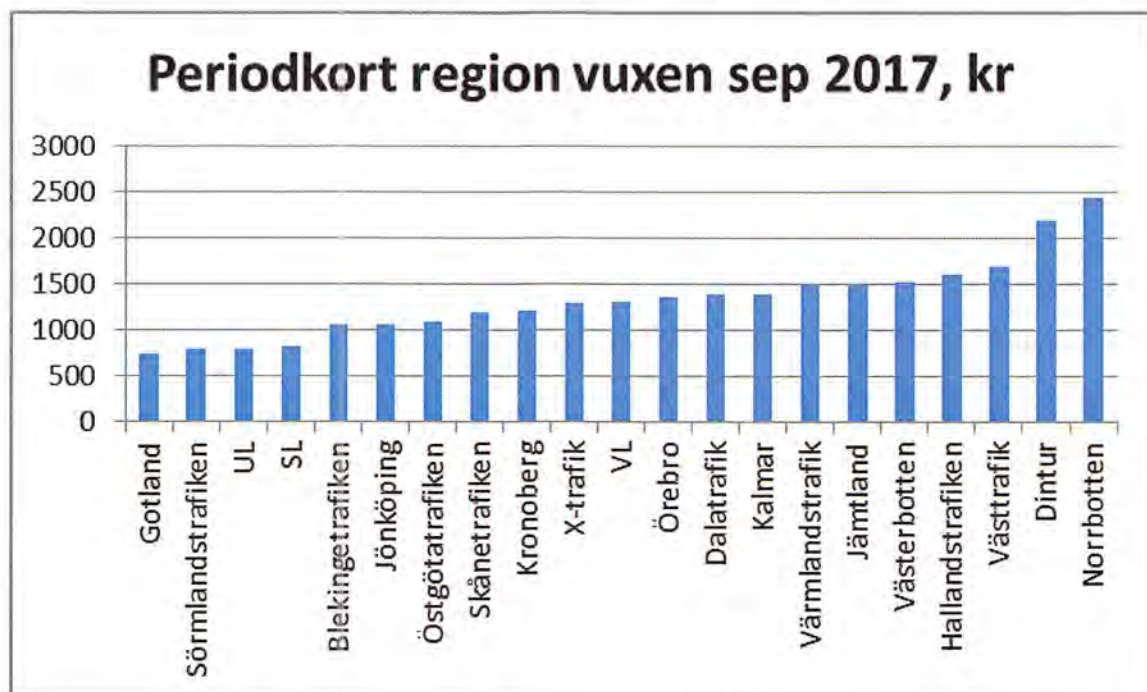
Medelpriset för vuxna är 1 335 kronor/månad (1321). Det ger en ökning på knappt 2 % och en årskostnad på 16 020 kronor. Eftersom rätten till reseavdrag går vid 11 000 kronor, innebär det att årskostnaden ger 5 020 kronor som resenärer kan yrka reseavdrag för. Fyra RKM har periodkort för långa resor som understiger beloppet för reseavdrag.

Vissa RKM erbjuder endast periodkort som täcker hela länets linjenät, medan andra även erbjuder kort för delar av linjenätet. Det som inte redovisas i denna undersökning är de biljettprodukter som täcker flera trafikföretags erbjudanden (tex möjligheten att resa på SJ-trafik inom länet, eller särskilda länsöverskridande biljettprodukter).

Som tidigare sagts är förutsättningarna olika då linjenät, turtäthet och geografisk yta avsevärt skiljer sig åt mellan olika RKM, och jämförelserna i undersökningen ska därför betraktas med viss försiktighet. De två stadstrafikorganisationerna ingår inte i denna fråga.

Vuxenpris

Priserna ligger mellan 750 kr per månad i Gotlands fall, och 2443 kr per månad för Norrbotten. Snittet är 1335 kr(1321) kr/mån, vilket är en ökning med 2%.



Rabatter för olika resenärskategorier (regionalt månadskort)

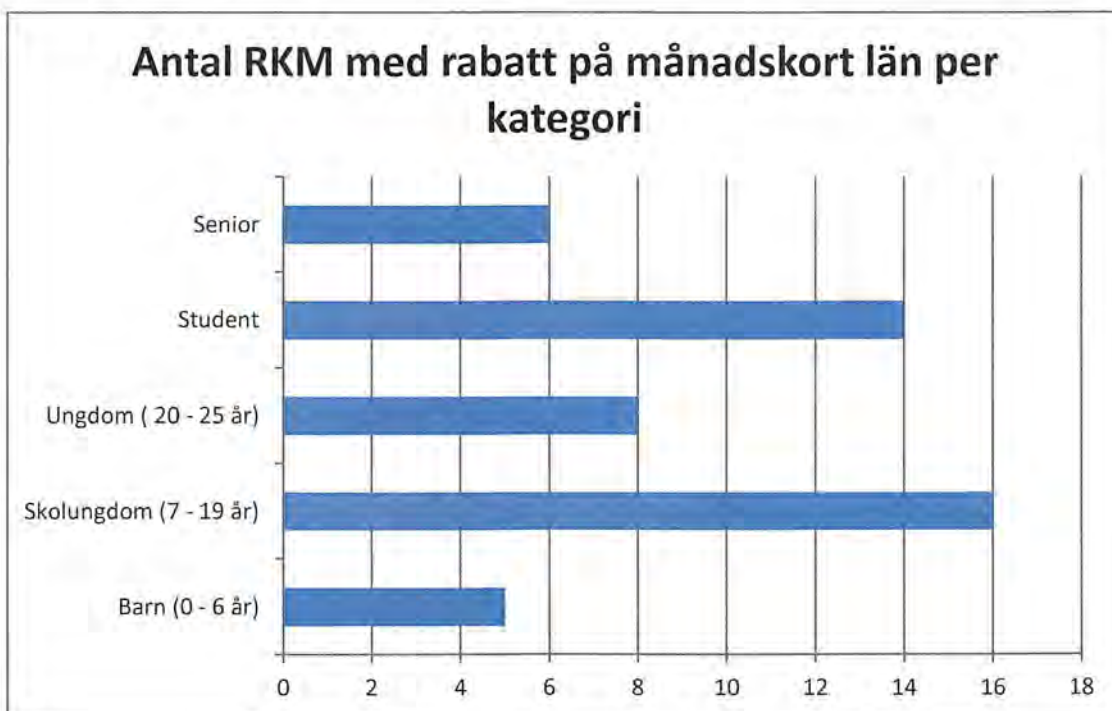
Ingen RKM har månadskort för de minsta barnen. Barn under sju år som köper månadskort betala samma pris som skolungdomar alternativt priset för vuxen. Förklaringen är att de ändå måste resa tillsammans med en vuxen och då reser gratis.

För skolungdom varierar priserna mellan 175 kronor för Jönköpings länskort per månad och 1270 kronor i Västra Götaland. Tre RKM erbjuder inte månadskort för Skolungdom. I Norrbotten som endast har regionalt månadskort i kategori vuxen kostar detta 2442 kronor. För de RKM som har rabatt för skolungdom ligger medelpriset på 684 kr.¹

Ungdomsrabatt (20-25 år) erbjuds av åtta RKM. De rabatterade priserna varierar mellan 520 och 1650 kronor per månad och snittpriset för dessa åtta RKM är 1030 kr. Det innebär en genomsnittlig rabatt på 26% mot ordinarie pris.

Studentrabatt på regionalt månadskort är det 14 av 21 RKM som har. De rabatterade priserna ligger mellan 300 och 1270 kr. Medelpriset är 823 kr för de RKM som har studentkort, vilket motsvarar en rabatt på 23% mot ordinarie pris.

Seniorer har rabatt på de regionala månadskorten i 8 regioner. Priset varierar mellan 480 och 1650 kronor per månad. Medelpriset är 846 kr,² och det är en rabatt på 32 % jämfört med normalpriset.



¹ För Region Gotland är kortet gratis för skolungdomar skrivna på Gotland, fastlänningar är hänvisade till Vuxenbiljett.

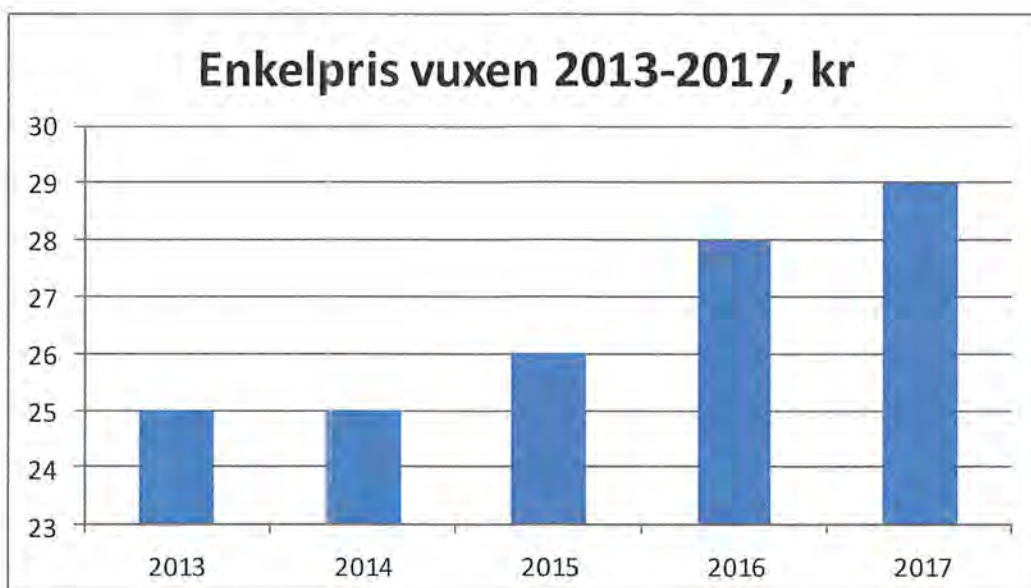
² I Dalarna erbjuds Seniorkort enbart per helår, i jämförelsen används därför det månadsbelopp som dras via autogiro.

Prisförändringar

De flesta RKM är aktiva vad gäller prissättning. I årets enkät svarade 21 av 24 RKM (87%) att de hade gjort någon form av förändring av priser eller prisstruktur för enkelbiljetterna. Av de 21 RKM som har regionala periodkort har alla utom tre genomfört prisrevideringar.

Prisförändring (2013-2017)

Följer man utvecklingen över tid så ser man att priserna i snitt ökat stadigt. Enkelbiljettpriset för korta resor är ett exempel på detta. I genomsnitt har priset för en kort enkelresa ökat från 25 till 29 kr från 2013 till 2017. Alltså i princip en krona per år. Det motsvarar en höjning på 4 % per år. Enkelbiljetten har generellt höjts mer än periodkortet, där tätortskorten stigit med i genomsnitt 3 %, och regionskorten gått upp med 6 %.



Samarbeten

Liksom tidigare år ställs förutom de rena prisfrågorna även frågor som rör betalning och biljettering, vilka redovisas nedan.

Biljettsamarbeten med andra RKM?

Flertalet, 19 av 23 RKM har biljettsamarbeten med andra RKM.

Frågan är avsedd att täcka både samarbeten rörande enkelbiljetter och periodkortsgiltighet. Samma fråga ställdes 2016 och då hade 17 av 23 RKM biljettsamarbeten med andra RKM. Utöver de bilaterala biljettsamarbetna ingår alla RKM i det nationella biljettsamarbetet Resplus.



Biljettsamarbeten med något kommersiellt trafikföretag?

Samarbeten med kommersiella trafikföretag är inte lika vanligt, men 30 % - 7 st RKM har något sådant biljettsamarbete. Detta är en nedåtgående trend sedan 2015 och 2016 då 50 respektive 39 % av RKM angav att de samarbetade med kommersiella transportföretag. Frågan är avsedd att täcka både samarbeten rörande enkelbiljetter och periodkortsgiltighet (t.ex. SJ, MTR, Nettbuss, Swebus, Flygbussarna).



Försäljningskanaler och särskilda biljettprodukter

En intressant del av undersökningen är frågorna som berör hur försäljningen fördelar sig mellan olika försäljningskanaler, försäljningssatsningar som de gör samt de särskilda biljettprodukter som olika RKM erbjuder. Frågorna rör t.ex. turistikort, natt- och lågtrafiktaxor, grupprabatter, företagsförsäljning mm.

Försäljningskanaler

Det har skett en snabb utveckling inom detta område de senaste åren, och alla RKM erbjuder ett antal olika sätt och köpa biljetter, fylla på reskassor eller förnya periodkort. I tabellen nedan framgår hur många av RKM:erna som erbjuder de olika alternativa försäljningskanalerna.

Försäljningskanal	Antal RKM som erbjuder
Försäljning ombord på något trafikslag	23
Agenter/återförsäljare/Ombud	23
APP	22
Webshop	21
Mobilapp	21
Egna försäljningskontor	18
Biljettautomater	17

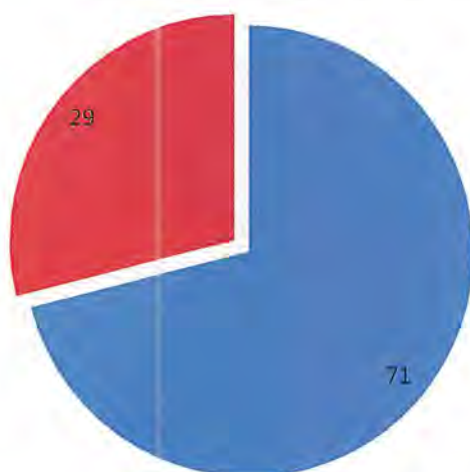
Prisprodukter

De priser och prisstrukturer som RKM har präglas snarare av "safety first" än innovationer. Ett relativt fåtal RKM har några mer originella priser på marknaden, 7 st. RKM har 10-resors klippkort; 6 har reskort som bara gäller vissa tider; 1 har takbelopp/dag; Blekingetrafiken har ett 20- dagars flexkort, enkelbiljett med gratis retur inom giltighetsgränsen, takbelopp per dag - men för de flesta RKM är det i stort sett enkelbiljetter, reskassor, och periodkort som erbjuds.

Finns det möjlighet att köpa turistkort för er trafik?

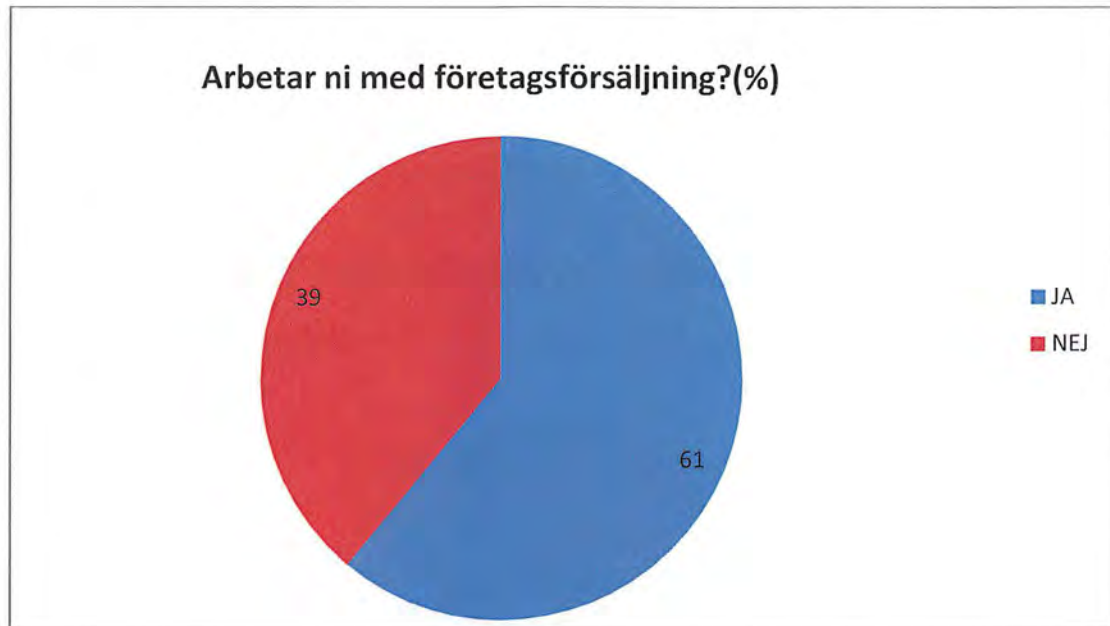
Många RKM har ett speciellt turistkort i sitt sortiment och turism är ofta ett prioriterat område för regioner. 17 av 24 RKM har Turistkort i sitt biljettsortiment, vilket är tre fler än 2015.

Kan man köpa turistkort för er trafik (%)



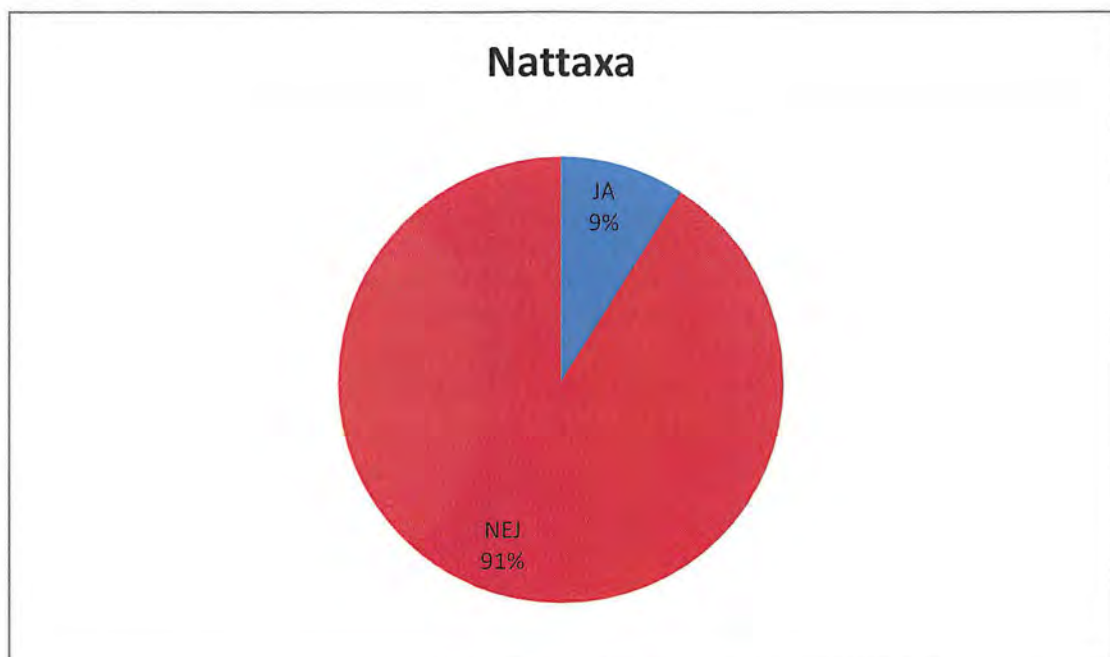
Arbetar ni med företagsförsäljning?

Ett område som verkar stå och stampa är företagsförsäljning. Det är dock med säkerhet ett område där det går att åstadkomma merresande. 61% eller 14 av RKM arbetar med företagsförsäljning, vilket är tre färre än 2016.



Har ni särskild nattaxa?

Bara 2 av 23 RKM (9 %) har särskild nattaxa, det är Kronberg och Kalmar. Det är en nedgång från 17 % 2016. Då fanns nattaxa även i Halland, Västernorrland och Norrbotten.

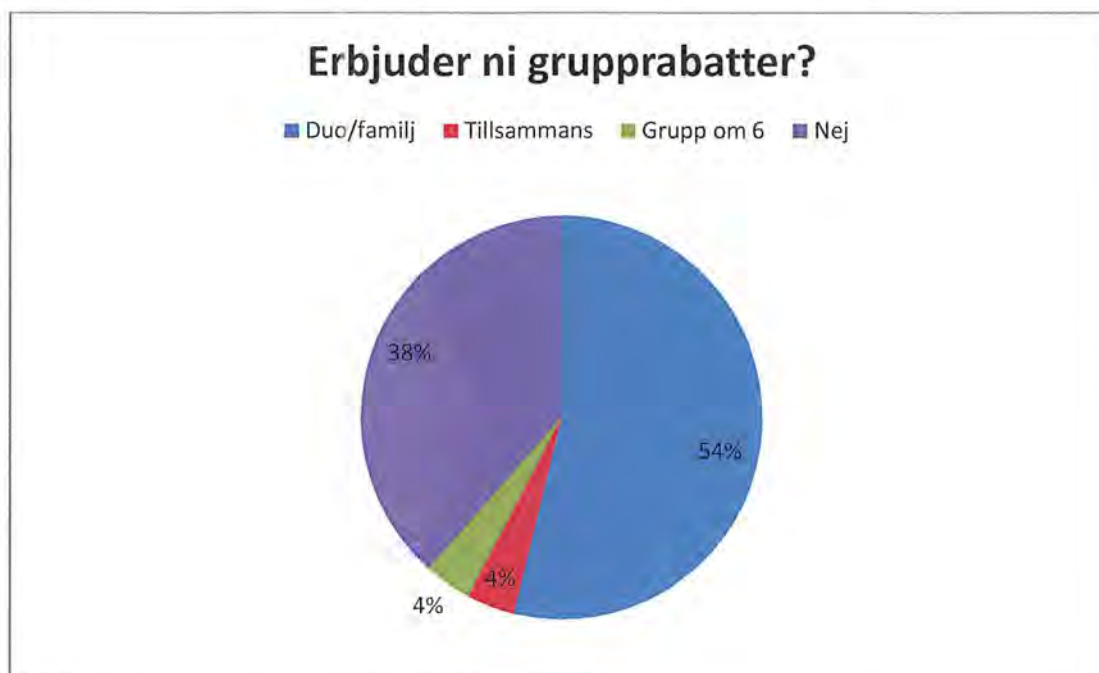


Lågtrafiktaxa?

Av de 23 RKM är det bara Jönköpings länstrafik som erbjuder särskild lågtrafiktaxa. Den gäller vardagar kl 09-14 och 18-23

Finns det grupprabatter i er trafik?

14 RKM erbjuder olika typer av grupprabatter, medan 10 inte har grupprabatt. Vanligast är Duo/familj där en betalande vuxen får ta med 1 eller flera barn på sin biljett utan merkostnad. Skånetrafiken har även en tillsammansrabatt där två personer får 25% rabatt om man reser yllsammans. I Jämtland finns en grupprabatt på 15% om gruppen är minst sex personer. Avgiftsfria resor



Avgiftsfri kollektivtrafik

Avgiftsfria resor är ett område där priciperna ser olika ut i olika RKM. 21 av 24 RKM har någon eller några kategorier som reser avgiftsfritt. Färdtjänstresenärer och deras ledsagare reser avgiftsfritt i 13 RKM, skolungdom med rätt till skolskjuts i åtta RKM, Sjukresenärer i sex seniorer i tre och resenärer med barnvagn i 2 RKM. Dessutom finns kommunerna Avesta, Allstahammar/Surahammar, Härnösand, Ockelbo, Tranås och Älmhult som erbjuder avgiftsfri kollektivtrafik åt alla.



**Effektiviseringar av kollektivtrafiken
i Dalarnas län**

2017-12-20 1

Effektiviseringsåtgärder



- Kostnaderna ska enligt beslut i RD under våren 2017 sänkas med motsvarande 55 Mkr genom åtgärder inom fyra olika huvudområden:
 1. Stråktrafik
 2. Rationaliseringar
 3. Skoltrafik
 4. Beställningscentral i egen regi

2017-12-20 2

Stråktrafik



- Beslut redan taget i RD (oktober 2017) avseende tre olika delpaket som förändrar stråktrafikens utformning.
 1. Förkortade linjesträckningar – stråktrafiken ska köras från kommuncentra till kommuncentra. Övriga sträckor (exempelvis Ludvika-Grängesberg) omklassificeras till landsbygdstrafik.
 2. Fler stopp längs färdvägen för direktbusslinjer under lågtrafik för att minska behovet av lokal parallelltrafik.
 3. Reducering av turutbud på tider/sträckor då antalet resenärer är få.
- Dessa åtgärder uppskattas ge en besparing på 8 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Otydlighet när direktbussar byter linjenummer. Vissa resenärer drabbas av längre gångavstånd och minskat turutbud.

2017-12-20

3

Rationaliseringar



- Översyn av det totala trafikutbudet i tre starka stråk med syfte att identifiera samordningsvinster mellan buss, tåg, skoltider och servicetrafik.
 1. Borlänge – Ludvika – Grängesberg/Söderbärke.
 2. Borlänge – Mora – Älvdalen/Orsa.
 3. Borlänge – Avesta (Krylbo).
- Resenärer hänvisas i större utsträckning till tågtrafik.
- Skolornas tider föreslås anpassas/spridas ut för att minska belastningen under maxtimmarna.
- Vårdbesök planeras så att resenär kan använda linjetrafik.
- Dessa åtgärder uppskattas ge en besparing på ca 4 Mkr per område och år.
- Kritiska faktorer: Skolans vilja att anpassa tider. Dalatrafik behöver integrera Smedjebackens skolskjutsar i trafiksystemet. Landstingets förmåga att samordna besökstider.

2017-12-20

4

Rationaliseringar



- Ytterligare reducering av turutbud där resandet är lågt och/eller parallell tågtrafik finns.
- Styva tidtabeller i stråktrafiken för att ge tidtabeller som utnyttjar fordonsresurserna mer effektivt (och underlättar för resenären).
- Dessa åtgärder uppskattas ge en besparing på 8,5 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Resenärernas vilja att resa med tåg (kan tillkomma behov av anslutningstrafik för att nå viktiga målpunkter). Administrativa hinder, t ex. att resenär ska kunna resa med vårdkallelse på tågen.

2017-12-20

5

Rationaliseringar



- Förbättrad infrastruktur i form av hållplatslägen längs de större stråken.
- Riksväghållplatser i centrala lägen i Björbo, Dala-Järna, Vansbro, Mora-Noret, Vikarbyn, Gustafs och Hedemora ger lägre körtider och kortare körsträcka. Viktig del i att korta restider i regionalt viktiga stråk – framför allt i Västerdalarna.
- Dialog pågår med Trafikverket och Region Dalarna.
- Åtgärderna uppskattas ge en besparing på 1,4 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Trafikverkets plan- och byggprocesser. Allmän opinion mot att busstrafiken inte längre angör centrala målpunkter, ffa. i Hedemora.

2017-12-20

6

Rationaliseringar



- Översyn av landsbygdstrafiken inom Falu kommun.
- Trafiken är omfattande med hänsyn till kommunens geografi – ett flertal större tätorter utanför centralorten.
- Många linjer, otydliga linjesträckningar och en stor del parallell trafik ger en dålig kostnadstäckning. Dessutom är fordonsåtgången stor.
- Åtgärderna uppskattas ge en besparing på cirka 4 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Bedöms vara få. Tvärtom kan tydligare linjesträckningar och mer regelbunden trafik vara positivt för resenärerna.

2017-12-20

7

Skoltrafik



- Gemensamma läsårstider för effektivare planering av kollektivtrafiken.
- Skulle alla skolor starta höstterminen vecka 34 kan sommartrafik köras en vecka längre än i dagsläget.
 - Övriga län byter i regel tidtabell måndag vecka 34. I Dalarna är inte detta möjligt i dagsläget då vissa kommuners skolor börjar under vecka 33.
- Kostnaden för sommartrafik är cirka 28 procent lägre än höstens utbud.
- Samtliga kommuner behöver ha skolavslutning under vecka 24, inför övergång till sommartrafik måndag vecka 25.
- Åtgärden uppskattas ge en besparing på 3,5 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Kommunernas vilja att anpassa läsårstider. Krävs en bred förankring bland schemaläggare i skolvärlden.

2017-12-20

8

Skoltrafik



- Gemensamma lov- och studiedagar i samtliga kommuner.
- Trafiken behöver endast köra de dagar skolverksamheten pågår.
- I dagsläget körs kommunöverskridande trafik även i de fall då den ena kommunen har studiedag. Exempel Borlänge/Säter.
- Åtgärden uppskattas ge en besparing på 1 Mkr/år. Dessutom minskar det administrativa arbetet hos Dalatrafik och våra entreprenörer och resenärerna kan enklare förstå vilka dagar trafiken reduceras.
- Kritiska faktorer: Kommunernas vilja att anpassa läsårstider. Krävs en bred förankring bland schemaläggare i skolvärlden. I dagsläget skiljer studiedagar mellan olika skolor inom samma kommun.

2017-12-20

9

Skoltrafik



- Striktare tillämpning av skolskjutsreglementet avseende restider och väntetider i anslutning till skoldagens början och slut.
- Gemensam tillämpning av skolskjutsreglementets bilagor i samtliga kommuner är önskvärt.
- Utspridd hämtning/lämning av elever innebär att samma fordon kan köra två (eller fler) gånger istället för att fler än ett fordon krävs.
- Åtgärder uppskattas ge en besparing på 5,5 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Kommunernas förmåga att stå upp mot kritiska föräldrar och att försvara resor som sker inom regelverkets ramar. Motstånd hos föräldrar och skolpersonal mot ökade väntetider.

2017-12-20

10

Beställningscentral i egen regi



- Effektivare schemaläggning för att minska ställtid på de fordon som används.
- Omplacering av fordon som ofta trafikerar annan ort än nuvarande stationeringsort.
- Mer effektiv övervakning och omplanering av köruppdrag under pågående drift.
- Åtgärderna uppskattas ge en besparing på 3,8 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Relativt få, men beroende av att andra föreslagna åtgärder kan genomföras, exempelvis avseende tillämpning av regelverken. Trafikavtalens utformning och tillämpning.

2017-12-20

11

Beställningscentral i egen regi



- Omplanering av linjetrafik på landsbygd – trafik på sträckor med lågt resande görs anropsstyrd.
- Innebär ökade möjligheter att samplanera linjetrafikuppdrag med övriga serviceresor.
- Det fordon som är bäst lämpat för respektive uppdrag kallas ut. Taxibil kan ersätta stor buss.
- Åtgärden uppskattas ge en besparing på 3,7 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Avsaknad av teknisk utrustning. Risk för otydlighet gentemot resenär när fordonstyp skiljer mellan olika turer. Samordnade resor kan ge en otydlighet i resväg och restid.

2017-12-20

12

Beställningscentral i egen regi



- Flexiblere tidsstyrning av anropsstyrd trafik.
- Istället för att köra enligt en snäv tidtabell ges mer luft i anropsstyrda turer för att möjliggöra avstickare från körvägen.
- Anropsstyrd linjetrafik kan då samplaneras med exempelvis sjukresor, färdtjänstresor eller skolresor. Bättre utnyttjande av befintliga fordon.
- Åtgärden uppskattas ge en besparing på 2,9 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Kan krävas utveckling av beställnings-systemet för optimal funktionalitet.

2017-12-20

13

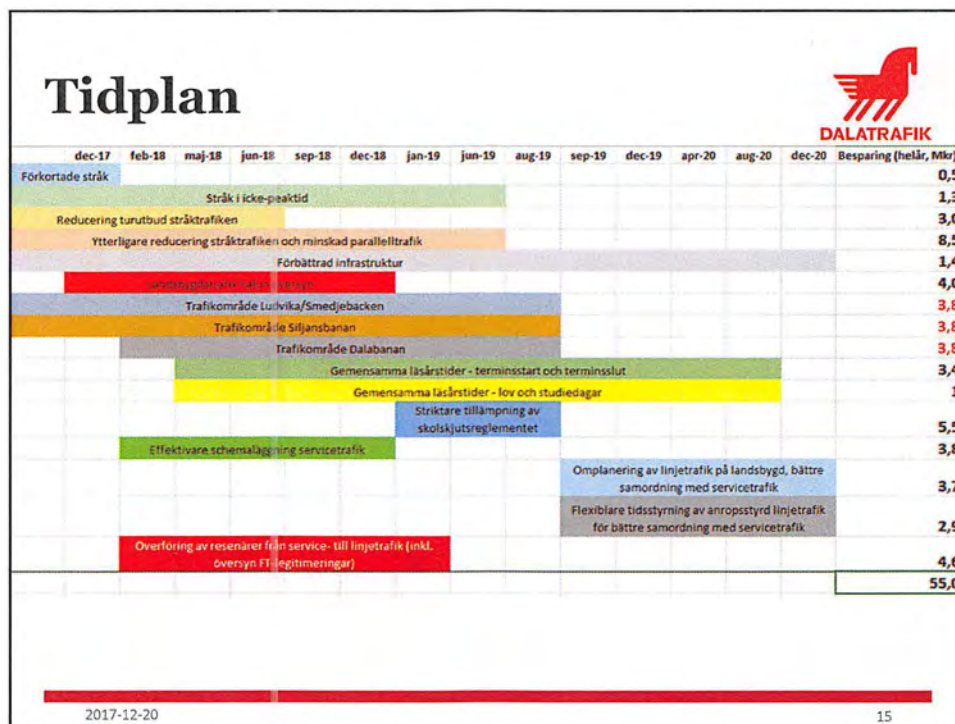
Beställningscentral i egen regi



- Överföring av resenärer i servicetrafiken till allmän linjetrafik. Aktivt arbete i beställningscentralen.
- Färdtjänst- och sjukresenärer som har möjlighet att resa med buss eller tåg hänvisas dit istället för att få egen taxitransport.
- Kan även innebära anslutningstaxi till lämplig hållplats/station för vidare resa mot slutdestination.
- Åtgärden uppskattas ge en besparing på 4,6 Mkr/år.
- Kritiska faktorer: Opinion mot hänvisning till buss/tåg när resenär är van att få taxi. Viktigt att beslutsfattare står upp för regelverket och dess tillämpning. Trygga bytespunkter är nödvändiga vid anslutningsresor. Det bör arbetas för en avgiftsharmonisering i linje- och servicetrafiken.

2017-12-20

14



DALATRAFIK

Box 924
781 29 Borlänge
Växel 0243-31 80 00
Org.nr. 55 62 06-2470

DALATRAFIK.SE
FACEBOOK.COM/DALATRAFIK
INSTAGRAM.COM/DALATRAFIK

2017-12-20 16



Plan för effektiviseringar av kollektivtrafiken i Dalarnas län

AB DALATRAFIK

2017-12-14

Inledning

AB Dalatrafik har under hösten 2017 fått i uppdrag att utreda möjligheterna till effektivisering av kollektivtrafiken i Dalarnas län. Målsättningen är att identifiera åtgärder som sänker kollektivtrafikens kostnader till ett värde av 55 miljoner kronor per år. Dessa åtgärder ska genomföras successivt under en period av tre år.

Fyra olika huvudområden har identifierats och denna rapport beskriver de aktiviteter som föreslås genomföras, vilka konsekvenser de har och vilka kritiska faktorer som kan begränsa möjligheterna till genomförande. De fyra områdena är *Stråktrafik*, *Rationaliseringar*, *Skoltrafik* samt *Beställningscentral i egen regi*. Många av de aktiviteter som föreslås kräver stöd och bred förankring i länets kommuner. Aktiviteterna är i många fall beroende av att skolor anpassar sina läsårs- och schematider och att en striktare tillämpning av rådande regelverk accepteras.

Detta dokument beskriver förutsättningarna för att sänka kostnaderna med 55 miljoner kronor utifrån det trafikutbud som kördes under hösten 2017. Eventuella politiska beslut som påverkar trafikutbudet i övrigt under kommande år kan komma att innebära ökade kostnader för andra poster. Ingen hänsyn till detta tas i detta dokument.

Innehåll

Inledning	1
1. Stråk	3
1.1. Förkortade linjestreckningar	3
1.2. Stråk i icke-peaktid	4
1.3. Reducering av turer med låg beläggning	4
2. Rationaliseringar	5
2.1. Trafikområde Ludvika/Smedjebacken	5
2.2. Trafikområde Siljansbanan	5
2.3. Trafikområde Dalabanan	6
2.4. Ytterligare reduceringar i turutbud och minskad parallell trafik	6
2.5. Förbättrad infrastruktur	7
2.6. Översyn av landsbygdstrafiken i Falu kommun	7
3. Skoltrafik	8
3.1. Gemensamma läsårstider – terminsstart och terminsslut	8
3.2. Gemensamma läsårstider – lov och studiedagar	8
3.3. Striktare tillämpning av skolskjutsreglementet	9
4. Beställningscentral i egen regi	10
4.1. Effektivare schemaläggning servicetrafik	10
4.2. Omplanering av linjetrafik på landsbygd, bättre samordning med servicetrafik	10
4.3. Flexiblare tidsstyrning av anropsstyrd linjetrafik, bättre samordning med servicetrafik	11
4.4. Överföring av resenärer från service- till linjetrafik	11
Bilaga	12

1. Stråk

Nedan beskrivs de förändringar som föreslås genomföras i utformningen av länets stråktrafik.

1.1. Förkortade linjesträckningar

Syftet med stråktrafiken är att knyta samman länets kommuncentra. I linjenätet som trafikerats sedan 2014 fortsätter dock ett antal av stråklinjerna längre ut i kommunerna enligt nedanstående tabell. Dalatrafik gör bedömningen att resandet på dessa sträckor är av en mer lokal karaktär och därför klassificeras dessa sträckor om till landsbygdslinjer. Detta innebär i vissa fall en besparingspotential i och med att befintlig parallell trafik kan tas bort, men är i huvudsak en åtgärd som ges för att öka tillgängligheten på landsbygden.

- Avesta-Krylbo (ersätts ej, resenärer hänvisas till befintlig stadstrafik)
- Älvdalen-Grövelsjön (ersätts av linje 396)
- Smedjebacken-Söderbärke (ersätts av linje 361*)
- Ludvika-Grängesberg (ersätts av linje 298*)
- Orsa-Edsbyn (ersätts av linje 345)
- Mora-Malung (ersätts av linje 311)

Kritiska faktorer i förslaget bedöms som relativt få. En viss otydlighet kan uppstå för resenärer då bussen byter linjenummer. Grundplaneringen av fordonsomloppen är dock lika som tidigare, det vill säga en resenär som tidigare kunnat sitta på samma buss hela vägen från Mora till Grövelsjön kommer att kunna fortsätta med detta trots att bussen byter linjenummer i Älvdalen. Viss opinion kan uppstå i Avesta då det kommer att krävas bussbyte för att resa till Avesta lasarett och Krylbo.

Åtgärd kan genomföras:	December 2017 (beslutad i september 2017)
Uppskattad besparing (helår):	0,5 Mkr

* = En ytterligare besparingspotential i stråktrafiken har tagits höjd för i Ludvika/Smedjebacken i och med den utredning som pågår gällande samordning av skoltider och tidtabeller. Denna uppskattas till 1,2 Mkr, men då den är beroende av andra faktorer (se kapitlet Rationaliseringar) är inte denna besparing möjlig redan i december 2017.

1.2. Stråk i icke-peaktid

Stråktrafiken syftar till att erbjuda snabba resor för främst arbets- och studiependling. Detta innebär att bussarna generellt har en hög beläggning på morgon respektive eftermiddag. Under mellantimmarna samt på kvällar och helger är dock resandet betydligt lägre. Dalatrafik gör bedömningen att direktbussarna under dessa tider skulle kunna göra fler stopp längs den ordinarie körvägen, för att minska behovet av parallell trafik. På detta vis ökar tillgängligheten på landsbygden samtidigt tillgängliga resurser används mer effektivt (det räcker att köra ett fordon istället för två).

Kritiska faktorer i förslaget bedöms som relativt få. Förslaget bedöms tas emot väl bland allmänheten. I de fall lokal trafik ersätts av nya stopp i stråktrafiken kan vissa resenärer få ett längre gångavstånd till hållplats – exempelvis om den lokala trafiken normalt sett lämnar stora vägen för att angöra mer centralt belägna hållplatser. I enstaka fall kan det också komma kritik mot att trafikutbudet blir större under lågtrafik än under morgon och eftermiddag.

Åtgärd kan genomföras: Juni 2019 (*beslutad i september 2017*)
Uppskattad besparing (helår): 1,3 Mkr

1.3. Reducering av turer med låg beläggning

Vid analys av befintligt resande i stråktrafiken framkommer ett antal turer med låg beläggning. I vissa fall gäller detta hela turen, i andra fall någon del av sträckan. I förslaget finns även en större sommarreducering av trafik än vad som tidigare skett.

Kritiska faktorer i förslaget bedöms som relativt få. Möjligen uppstår en opinion hos allmänheten mot att turutbudet minskas ned och att vissa orter får begränsade resmöjligheter under vissa tidslägen. De turer som föreslås reduceras ligger dock i huvudsak på tidig morgon, sen kväll eller på helgen vilket gör att Dalatrafik bedömer att det inte påverkar arbets- och studiependling i någon större omfattning.

Åtgärd kan genomföras: Juni 2018 (*beslutad i september 2017*)
Uppskattad besparing (helår): 3,0 Mkr

2. Rationaliseringar

Nedan beskrivs ett antal rationaliseringar som föreslås genomföras i länets linjetrafik för att minska parallell trafik, öka kostnadseffektiviteten och förbättra framkomligheten.

2.1. Trafikområde Ludvika/Smedjebacken

Bättre samordning av skolornas start- och sluttider innebär att linjetrafiken kan utnyttjas mer effektivt genom att tidtabeller kan anpassas så att färre fordon behövs för att klara trafikuppdraget. Resenärer i de stora stråken (Borlänge-Ludvika-Grängesberg/Smedjebacken) hänvisas i större utsträckning till tågen vilket minskar belastningen på busstrafiken. Dalatrafik ser också en besparingspotential i att integrera den särskilda skoltrafiken i Smedjebacken i vårt trafiksystem för att på så vis kunna samordna fordonsresurser och tidtabeller. Ett bättre samarbete med landstinget är nödvändigt för att besökstider i sjukvården ska kunna optimeras och planeras i tidslägen som för kollektivtrafiken är mer gynnsamma. Det vill säga, vårdbesök som genererar sjukresa med taxi eller allmän linjetrafik bör inte planeras så att resenärerna belastar den redan ansträngda situationen under morgon och eftermiddag. Med detta minskar det totala fordonsbehovet under tider då tillgänglig kapacitet redan nu är låg.

Kritiska faktorer i förslaget är skolornas vilja att anpassa skoltider för att underlätta kollektivtrafikens planering. En nyckelfaktor är också att Dalatrafik behöver ta över gällande trafikavtal för skolskjutsarna i Smedjebackens kommun. Ytterligare en kritisk faktor är landstingets förmåga att samplanera patienternas besökstider med hänsyn till tillgängliga trafikresurser.

Åtgärd kan genomföras:	Augusti 2019 (om skolan anpassar skoltiderna)
Uppskattad besparing (helår):	3,8 Mkr

2.2. Trafikområde Siljansbanan

Bättre samordning av skolornas start- och sluttider innebär att linjetrafiken kan utnyttjas mer effektivt genom att tidtabeller kan anpassas så att färre fordon behövs för att klara trafikuppdraget. Resenärer i de stora stråken (Borlänge/Falun-Rättvik-Mora) hänvisas i större utsträckning till tågen vilket minskar belastningen på busstrafiken. Utökad tågtrafik på Siljansbanan möjliggör besparingar i busstrafiken och ger goda möjligheter att mata fram lokal busstrafik mot järnvägsstationerna. Ett bättre samarbete med landstinget är nödvändigt för att besökstider i sjukvården ska kunna optimeras och planeras i tidslägen som för kollektivtrafiken är mer gynnsamma. Det vill säga, vårdbesök som genererar sjukresa med taxi eller allmän linjetrafik bör inte planeras så att resenärerna belastar den redan ansträngda situationen under morgon och eftermiddag. Med detta minskar det totala fordonsbehovet under tider då tillgänglig kapacitet redan nu är låg.

Kritiska faktorer i förslaget är skolornas vilja att anpassa skoltider för att underlätta kollektivtrafikens planering. Ytterligare en kritisk faktor är landstingets förmåga att samplanera patienternas besökstider med hänsyn till tillgängliga trafikresurser.

Åtgärd kan genomföras:	Augusti 2019 (om skolan anpassar skoltiderna)
Uppskattad besparing (helår):	3,8 Mkr

2.3. Trafikområde Dalabanan

Bättre samordning av skolornas start- och sluttider innebär att linjetrafiken kan utnyttjas mer effektivt genom att tidtabeller kan anpassas så att färre fordon behövs för att klara trafikuppdraget. Resenärer i de stora stråken (Borlänge-Avesta/Krylbo) hänvisas i större utsträckning till tågen vilket minskar belastningen på busstrafiken. Ett bättre samarbete med landstinget är nödvändigt för att besökstider i sjukvården ska kunna optimeras och planeras i tidslägen som för kollektivtrafiken är mer gynnsamma. Det vill säga, vårdbesök som genererar sjukresa med taxi eller allmän linjetrafik bör inte planeras så att resenärerna belastar den redan ansträngda situationen under morgon och eftermiddag. Med detta minskar det totala fordonsbehovet under tider då tillgänglig kapacitet redan nu är låg.

Kritiska faktorer i förslaget är skolornas vilja att anpassa skoltider för att underlätta kollektivtrafikens planering. Ytterligare en kritisk faktor är landstingets förmåga att samplanera patienternas besökstider med hänsyn till tillgängliga trafikresurser.

Åtgärd kan genomföras: Augusti 2019 (om skolan anpassar skoltiderna)
Uppskattad besparing (helår): 3,8 Mkr

2.4. Ytterligare reduceringar i turutbud och minskad parallell trafik

Utöver de åtgärder som beslutades för stråktrafiken i september 2017 ser Dalatrafik en potential att sänka kostnaderna för stråktrafiken med ytterligare 8,5 miljoner kronor fördelat enligt nedan:

- Reducering av turer med lågt resande (1,4 Mkr)
- Minskad busstrafik på sträckor där buss och tåg körs parallellt (Borlänge-Mora, Borlänge-Ludvika och Borlänge-Avesta), hänvisning av resenärer till tåg (4,6 Mkr)
- Styva tidtabeller med effektivare fordonsplanering (2,5 Mkr)

Kritiska faktorer i förslaget är resenärernas vilja att resa med tåg – särskilt till och från de orter där järnvägsstationerna inte ligger lika centralt som busstrafikens målpunkter. Exempel på dessa orter är Avesta, Hedemora och Gagnef. Särskilt i dessa orter, men även i resterande delar av länet, är det av stor vikt att anslutande busstrafik möter upp vid tågens ankomster utan väntetider som upplevs besvärande för resenären. Ett visst behov av tillkommande anslutningstrafik kan uppstå, detta behöver dock utredas vidare. När busstrafiken minskas till förmån för ökat tågresande är det viktigt att komma ihåg att många målpunkter som idag trafikeras av buss blir svårare att nå, exempelvis Högskolan Dalarna och länets sjukvårdsinrättningar. En nyckelfaktor är att lösa ett antal administrativa hinder som i dagsläget finns rörande tågtrafiken, exempelvis möjligheten att vårdens kallelser gäller som färdbevis vid sjukresa. En viss osäkerhetsfaktor finns kring den ekonomiska ersättningen till SJ – då Dalatrafik betalar en viss summa per påstigande månadskortresenär till tågoperatören. *Denna summa är ej inkluderad i nedan angiven besparing.*

Åtgärd kan genomföras: Juni 2019
Uppskattad besparing (helår): 8,5 Mkr

2.5. Förbättrad infrastruktur

Sedan tidigare för Dalatrafik en dialog med Trafikverket och Region Dalarna avseende byggnation av riksvägsnära hållplatser på orter där direktbussarna i dagsläget tvingas lämna ordinarie körväg för att angöra hållplatser på det parallella vägnätet. Riksväghållplatser som möjliggör en rakare och snabbare resväg ger besparing i form av minskad trafikproduktion och restidsvinster för våra resenärer.

- Nya hållplatser längs E16 i Björbo, Dala-Järna och Vansbro (0,4 Mkr)
- Nya hållplatser längs väg 850 i Danholn och Karlsbyheden (0,3 Mkr)
- Nya hållplatser längs rv 70 i Hedemora (0,2 Mkr)
- Nya hållplatser längs E45 i Mora-Noret (0,2 Mkr)
- Nya hållplatser längs rv 70 i Gustafs (0,2 Mkr)
- Nya hållplatser längs rv 70 i Vikarbyn (0,1 Mkr)

Kritiska faktorer i förslaget är Trafikverkets plan- och byggprocesser. Det är i dagsläget oklart om och i så fall när ovanstående hållplatser kan byggas. Det kan även förekomma en allmän opinion mot förslaget, framförallt i Hedemora där linje 101 inte längre föreslås trafikera centrum utan istället angöra en ny riksväghållplats. Vissa resenärer får ett längre gångavstånd till hållplats. Å andra sidan förstärks busstrafikens konkurrenskraft för de resenärer som gynnas av restidsförkortningar.

Åtgärd kan genomföras:	December 2020 (förutsatt att infrastrukturen är klar)
Uppskattad besparing (helår):	1,4 Mkr

2.6. Översyn av landsbygdstrafiken i Falu kommun

Falu kommun har, med sin geografiska utformning och fördelning av befolkning, ett unikt behov i länet av goda inomkommunala landsbygdslinjer. Stora resurser läggs i dagsläget på att bedriva en god kollektivtrafik i stråken från Falun ut mot Bjursås, Svärdsjö och Enviken. Trafiken i sitt nuvarande upplägg är inte kostnadseffektiv och en stor mängd olika linjenummer försvårar för resenärerna (exempelvis mellan Falun och Svärdsjö/Enviken där fyra linjer går parallellt). En översyn av helheten behöver göras för att få till ett mer kostnadseffektivt och för resenärerna mer attraktivt linjenät.

Kritiska faktorer i förslaget bedöms som relativt få. Tvärtom kan ett linjeupplägg med enhetliga linjesträckningar och styva tidtabeller främja det kollektiva resandet och på så vis leda till positiva effekter för alla parter.

Åtgärd kan genomföras:	December 2018
Uppskattad besparing (helår):	4 Mkr

3. Skoltrafik

Nedan beskrivs de förändringar som föreslås genomföras i länets skoltrafik och de parametrar som styr utförandet av denna.

3.1. Gemensamma läsårstider – terminsstart och terminsslut

Läsårstiderna i länets kommuner varierar stort och innebär bland annat att skolstarten i augusti ligger utspridd under ungefär en vecka, där någon eller några kommuner normalt börjar under vecka 33 och resterande under vecka 34.

I och med att en stor del av länets kollektivtrafik är styrd utifrån skolornas behov innebär läsårsstart under vecka 33 att höstens tidtabell behöver startas upp redan då. De senaste åren har Dalatrafik därför startat höstens tidtabeller på söndag vecka 32. Det innebär ett avsteg från Samtrafikens nationella tidtabellsskifte som sker måndag vecka 34 – vilket innebär att vi i Dalarna byter tidtabell en vecka före majoriteten av våra angränsande regioner. För att skapa en större tydlighet för resenärerna föreslås tidtabellsskiftet infalla på måndag vecka 34 även i Dalarnas län, vilket då innebär att det reducerade utbudet som körs under sommartid kan förlängas ytterligare 8 dagar.

Även vid läsårets slut skiljer datumen för skolavslutning mellan kommunerna. Det nationella datumet för övergång till sommartidtabell sker på måndag vecka 25. Det är därför av stor vikt att samtliga kommuner har sina respektive skolavslutningar senast fredag vecka 24. *Se bilaga för exempelutformning av ett läsår.*

Kostnaden för sommarutbudet är cirka 28 procent lägre än höstutbudet.

Kritiska faktorer i förslaget är genomförbarheten i att kommunerna anpassar sina läsårstider. Det krävs en bred förankring i skolvärlden för att nå ut till schemaläggare och skapa en förståelse för vilka konsekvenser som uppstår med differentierad schemaplanering och vilka fördelar som finns med att samordna dessa.

Åtgärd kan genomföras:	Augusti 2020 (förutsatt att läsårstiderna ändrats)
Uppskattad besparing (helår):	3,4 Mkr

3.2. Gemensamma läsårstider – lov och studiedagar

I dagsläget bestämmer respektive kommun själv över hur lov och studiedagar ska placeras under läsåret. Det innebär att samtliga skolelever i en kommun kan vara ledig samtidigt som skolverksamheten pågår som vanligt i närliggande kommuner. Då mycket av länets kollektivtrafik är kommunöverskridande innebär det att trafiken behöver köras enligt ordinarie tidtabell under samtliga studiedagar – i båda riktningar. I praktiken innebär detta att bussarna körs tomma i riktning mot den kommun som har studiedag, medan returturerna åt andra hållet är normalt belagda. Med gemensamma lov och studiedagar skulle en stor mängd överflödigt trafik kunna sparas samtidigt som det blir enklare för de resenärer som inte är skolelever att förstå vilka dagar trafiken körs och vilka dagar den är inställd.

Kritiska faktorer i förslaget är genomförbarheten i att kommunerna anpassar sina läsårstider. Det krävs en bred förankring i skolvärlden för att nå ut till schemaläggare och skapa en förståelse för vilka konsekvenser som uppstår med differentierad schemaplanering och vilka fördelar som finns med att samordna dessa.

Åtgärd kan genomföras:	Augusti 2020 (förutsatt att läsårstiderna ändrats)
Uppskattad besparing (helår):	1 Mkr

3.3. Striktare tillämpning av skolskjutsreglementet

Samtliga kommuner i Dalarna har antagit ett gemensamt skolskjutsreglemente som beskriver förutsättningarna för skolskjuts. Till detta har varje kommun dock en varsin bilaga som innehåller regler för bland annat restid, väntetid och avstånd. Olika kommuner har valt olika tillämpning av regelverket vilket innebär att administrationen av skolskjutsplaneringen försvåras och fördyras. Dalatrafik förespråkar ett gemensamt regelverk för samtliga kommuner för att effektivisera planeringsprocessen som sådan och skapa ett mer rättvist system för länets skolelever.

Dalatrafik vill också övergå till en striktare tillämpning av skolskjutsreglementet för att i större mån utnyttja de restids- och väntetidsregler som finns. Istället för att två fordon ankommer samma skola vid samma tillfälle kan ett fordon köra två olika slingor – där den första gruppen av elever ankommer skolan tidigare än den andra (givet att samtliga ankomst- och avgångstider ligger inom ramen för skolskjutsreglementet). Bedömningen är att ett antal fordon kan plockas bort förutsatt att skolskjutsarna kan spridas ut bättre i tid. Likaså kan det tänkas att vissa slingor, där kapaciteten så medger, slås ihop för att på så vis köra fler elever i samma fordon (givet att alla elevers restider ligger inom ramen för skolskjutsreglementet).

Kritiska faktorer i förslaget är motstånd hos såväl skolpersonal som föräldrar, som anser att eleverna bör hämtas och lämnas i nära anslutning till skoldagens början och slut. Även kommunernas skolskjutshandläggare behöver acceptera skolskjutsreglementets utformning och kan inte begära att undantag ska se från detta. Nedan bifogas kommentarer som Dalatrafik mottagit från kommunala representanter efter åtgärder där skolskjutsar som planerats enligt regelverket ändå ifrågasätts.

Skolskjutsreglementet och kommunens riktlinjer gäller fortfarande. Det finns också grundprinciper vid planering av skolskjutsar att eleverna inte ska ha längre skolvägar eller resor än vad som är nödvändigt. I skolskjutsreglementet framgår också att sammanlagda körtiden inte bör överstiga 60 minuter per tur. Av naturliga skäl som geografiska kan tiden överskridas. Det gör den för Venjans elever. [...] Om man lägger ihop restider med förlängd tur i Vika/Ryssa/området samt en tur till Finngruvan tillsammans med väntetider så får de sammanslaget en lång dag. Det vi ska se över är även rimligheten i dessa tider. Sammantaget med dessa tider ska motiveras att barnen som redan kommer en halvtimme för tidigt till skolan ska komma ytterligare 10 minuter tidigare.

Jag har inte fått svar på summorna, utan det som har hänt är att det har blivit en större fråga – hur man ställer kostnader mot varandra och det som var en enkel fråga från min sida blev till ett uppdrag. Det enkla svaret är att som kortsiktig och snabb lösning är det enklast att beställa taxiresa. Tillsynen för en elev är ungefär kostnadsmässigt densamma som taxiresan, däremot hade det funnits fler elever som hade haft behov av tillsyn så hade det funnits en större samordningsvinst att ordna tillsyn. Det krävs också en större planering för att ordna tillsyn.

En udda fråga ifrån dennes vh. Kan han åka senare? Han är så trött och kommer till skolan vid 07:10. Vilket är ok enligt reglerna och det har jag informerat om. Men de vill i alla fall att jag frågar.

Åtgärd kan genomföras: Augusti 2019
Uppskattad besparing (helår): 5,5 Mkr

4. Beställningscentral i egen regi

Nedan beskrivs de effektiviseringsåtgärder som bedöms vara möjliga utifrån det faktum att Dalatrafik nu själv bedriver beställningscentral och trafikledning i egen regi.

4.1. Effektivare schemaläggning servicetrafik

Många av länets servicefordon har en låg beläggning, främst på tider utanför högtrafikperioderna. Schematid bedöms kunna reduceras på fordon som har en sammanlagd beläggning på under 40 procent (dvs fordon som inte har några köruppdrag under mer än 40 procent av den totala schemalagda tiden). Genom en bättre planering av köruppdrag och omstationering av fordon som ofta trafikerar andra orter än stationeringsorten kan kostnadseffektiviteten höjas. Detta gäller även omplanering av köruppdrag under pågående drift, där trafikledningen aktivt bevakar och omplanerar trafik för att ge den mest kostnadseffektiva lösningen för trafiksystemet i varje enskilt tillfälle.

Kritiska faktorer i förslaget bedöms som relativt få. För att optimera schemaläggning krävs dock även att andra tidigare beskrivna delar i kapitel 3, såsom gemensamma läsårstider och enhetliga reglementen, blir verklighet för att nå full effekt. Ytterligare en kritisk faktor som kan påverka schemaläggning och planering är utformningen av de trafikavtal som finns och hur tillämpningen av dessa efterlevs.

Åtgärd kan genomföras: December 2018

Uppskattad besparing (helår): 3,8 Mkr

4.2. Omplanering av linjetrafik på landsbygd, bättre samordning med servicetrafik

På landsbygden där resandet med linjetrafiken är lågt finns en potential i att bygga tidtabeller som i högre utsträckning är anropsstyrda. I och med anropsstyrningen körs trafiken med mindre fordon anpassade efter det faktiska antalet resenärer vid varje tillfälle – och en samordning är möjlig tillsammans med servicetrafiken.

Kritiska faktorer i förslaget är bland annat avsaknad av teknisk utrustning såsom biljettmaskiner och destinationsskyltar i de mindre fordonen. Det skapar också en otydlighet för resenären då vissa turer körs med stor buss, andra med liten buss och vissa med taxi. Samordning av linjetrafik och övriga uppdrag kan skapa en otrygghet kring resväg och restider.

Åtgärd kan genomföras: December 2020

Uppskattad besparing (helår): 3,7 Mkr

4.3. Flexiblere tidsstyrning av anropsstyrd linjetrafik, bättre samordning med servicetrafik

Dagens anropsstyrda linjeturer körs i stor utsträckning enligt en snäv tidtabell som bygger på att resan ska vara rak och snabb för resenären. Med utökad mängd luft i tidtabellerna finns möjligheten att göra avstickare från ordinarie linjesträckning för att på så vis plocka upp en resenär i servicetrafiken. I och med detta minskar behovet av parallell trafik och fordonsresurserna kan utnyttjas mer effektivt.

Kritiska faktorer i förslaget är beställningssystemet som sådant och dess funktionalitet. En viss systemutveckling av nuvarande beställningssystem Sam3001 kan vara nödvändig för att samplanering av anropsstyrd linjetrafik och servicetrafik ska fungera optimalt. Kostnaden för denna utveckling är i dagsläget okänd.

Åtgärd kan genomföras:	December 2020
Uppskattad besparing (helår):	2,9 Mkr

4.4. Överföring av resenärer från service- till linjetrafik

Genom att aktivt arbeta med styrning av resenärer vid bokning av resa kan fler hänvisas till den allmänna linjetrafiken, istället för att åka i en egen taxitransport. Detta gäller under förutsättning att resenären är legitimerad för att åka allmän linjetrafik (dvs att resenären klarar av att ta sig till och från en linjetrafikhållplats). Beställningsmottagare ska i dessa fall alltid rekommendera och förespråka linjetrafik och på så vis övertyga kunden att linjetrafiken är ett tillräckligt bra resealternativ i förhållande till den reselegitimering kunden redan har. Genom ett utökat samarbete mellan Trafikplanerare och Färdtjänsthandläggare bedöms antalet färdtjänstresenärer som legitimeras för kollektivtrafik kunna öka.

Viktigt att poängtera är även möjligheten att resa med linjetrafik en del av den totala sträckan. Möjligheten finns att boka taxitransporter till och/eller från lämplig hållplats för buss eller tåg, ifall resenären själv inte klarar av att ta sig till dessa.

Kritiska faktorer i förslaget är en allmän opinion mot bussresor istället för taxi från dörr till dörr. Det är mycket viktigt att länets beslutsfattare står upp för att resor ska bokas enligt de regelverk som har antagits och att målsättningen är att allt fler ska resa i linjetrafiken. Viss opinion kommer att uppstå främst bland de resenärer som sedan tidigare är vana med att resa i egen taxibil, men nu hänvisas till linjetrafik. När det gäller anslutningsresor till linjetrafik är en kritisk faktor att byten mellan taxi och buss/tåg måste vara trygga och fungera tillfredsställande för resenären. En annan nyckelfaktor är avgiftsharmonisering där det bör eftersträvas en likadan prissättning för allmän kollektivtrafik, färdtjänst, sjukresor och andra restyper.

Åtgärd kan genomföras:	Februari 2019
Uppskattad besparing (helår):	4,6 Mkr

Bilaga

Nedan presenteras ett exempel på hur ett läsår kan utformas. Viss möjlighet till reducerad trafik finns även på studiedagar, men för att uppnå vinster med detta krävs att samtliga kommuner har samma studiedagar.

20 augusti 2018 (måndag vecka 34)

- Tidtabellsskifte, övergång till hösttrafik.
- Skolstart i samtliga länets kommuner.

20 augusti – 26 oktober (50 skoldagar)

29 oktober – 2 november

- Höstlov, reducerat turutbud.

5 november – 19 december (33 skoldagar)

20 december – 21 december studiedag

24 december – 9 januari

- Jullov, reducerat turutbud.

10 januari – 22 februari (32 skoldagar)

25 februari – 1 mars

- Sportlov, reducerat turutbud.

4 mars – 17 april (33 skoldagar)

18 april studiedag

19 april långfredag

22 april – 26 april

- Påsklov, reducerat turutbud.

29 april – 30 april (2 skoldagar)

1 maj helgdag

2 maj – 29 maj (20 skoldagar)

30 maj Kristi Himmelfärd

31 maj studiedag

3 juni – 5 juni (3 skoldagar)

6 juni nationaldagen

7 juni studiedag

10 juni – 14 juni (5 skoldagar)

- Skolavslutning i samtliga länets kommuner den 14 juni.

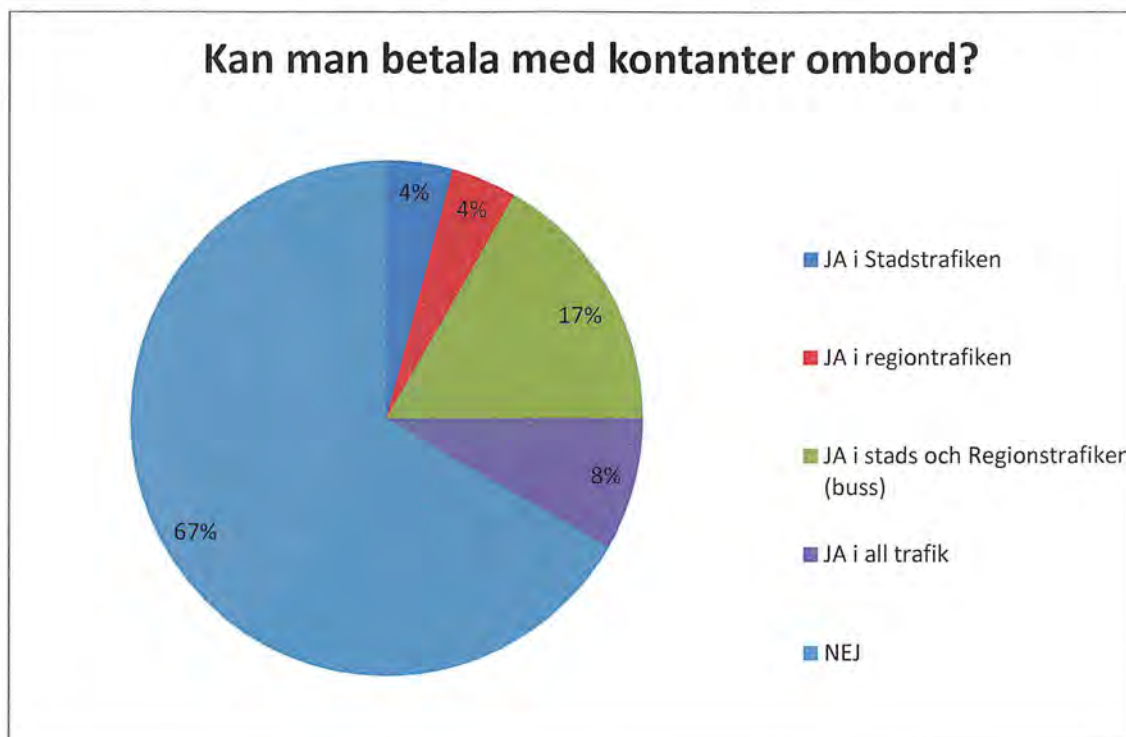
17 juni 2019 (måndag vecka 25)

- Tidtabellsskifte, övergång till sommartrafik.

Betalsätt

Kan man betala med kontanter ombord?

Hos nästan alla RKM går det går att köpa biljett ombord för något trafikslag är 23 av 24, men de som accepterar kontant betalning ombord fortsätter att minska. 2017 var det 8 RKM som gjorde det, vilket är två färre än 2016. Flera av RKM som inte har kontantstopp försöker styra betalningen till andra kanaler genom att ha ett prispåslag för ombordförsäljning.

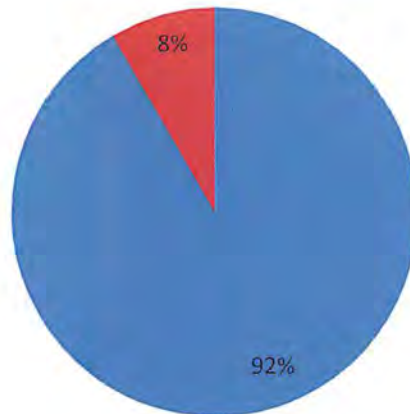


Kan man betala med kreditkort ombord?

Alla RKM utom Trafikförvaltningen i Stockholm har biljettförsäljning ombord åtminstone på något trafikslag. I de fall man har biljettförsäljning ombord kan man betala med kort hos alla RKM förutom DinTur.

Kan man betala med kreditkort ombord?

■ JA ■ NEJ

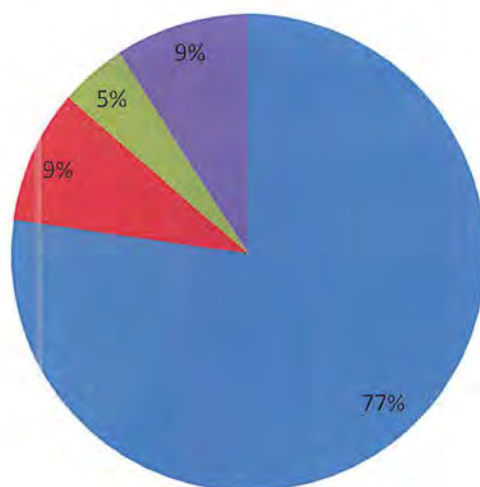


Kan man köpa biljett med en APP eller SMS för er trafik?

SMS biljetterna har i stort sett försvunnit, och det är bara tre RKM som fortfarande erbjuder detta huvudsakligen i stadstrafiken. Däremot har nästan alla RKM (91%) nu APPar och säljer biljetter i dem för hela eller delar av trafiken. Det som säljs i APParna är mestadels enkelbiljetter, det är ännu bara fyra RKM som säljer periodkort genom APP.

Kan man köpa biljett med en APP?

■ JA i all trafik ■ Ja i stadstrafiken ■ JA i regiontrafiken ■ NEJ



Försäljningskanaler

Bilaga 1 – Uppgiftslämnare

jesper.andersson@hlt.se
patrik.ohlson@kronoberg.se
viktor.gustafsson@jlt.se
elisabeth.eriksson@ltnbd.se
helene.johansson@blekingetrafiken.se
michaela.bjork@dintur.se
karl.fyhr@gotland.se
sarah.trollhag@ostgotatrafiken.se
anna.kowal.lindback@lft.lulea.se
martin.johansson@karlstad.se
sven.rudebeck@sll.se
britta.tiger@lanstrafikeniac.se
johan.damstrom@ul.se
catarina.nilsson@ltkalmars.se
christina.ahl@dalatrafik.se
sandra.skogum@vasttrafik.se
markus.hagersten@lanstrafiken.se
karin.haglund@varmlandstrafik.se
therese.nilsson@regiongavleborg.se
kjerstil.lundemo@skanetrafiken.se
stina.pihlstrom@lanstrafiken-z.se
tommy.harlin@sl.se
diana.leijonberg@regionvastmanland.se

Svensk Kollektivtrafik
Hornsgatan 15, 1 tr
118 46 Stockholm
08 - 452 71 52
www.svenskkollektivtrafik.se

