

§84 Kollektivtrafikplan 2024 med utblick 2025-2026

Diarienummer KTN2023/210

Kollektivtrafiknämndens beslut

1. Kollektivtrafikplan 2024 med utblick 2025 – 2026, med ändringar och tillägg under sammanträdet, fastställs.
2. Förvaltningschef får i uppdrag att ta fram mätetal för allvarliga brister.
3. Förvaltningschef får i uppdrag att utreda möjlighet att ta fram NKI för skolresor/skolskjutsar (anpassad skolgång, geografiska och särskilda skäl).

Reservation

Kaj Bergenhill (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Liselotte Forsberg (SD) reserverar sig och lämnar följande reservationsyttrande: *Sverigedemokraterna har i många år belyst problemet med användningen av HVO, dels utifrån den ökade kostnadsmassa det innebär för regionens skattebetalare men även att HVO:n har ifrågasatts som ett miljövänligt alternativ.*

Sammanfattning av ärendet

Kollektivtrafikens utveckling utifrån ett kortare perspektiv om tre år sammanställs till kollektivtrafikplan.

De övergripande målen med utvecklingen av kollektivtrafiken är nöjdare resenärer och ett ökat resande vilket även leder till ökade intäkter. Åtgärder på såväl kort som lång sikt som bidrar till måluppfyllnad presenteras i kollektivtrafikplanen som ska bygga på tidigare samverkan med länets kommuner, myndigheter och andra offentliga aktörer och civilsamhälle och beslutas av kollektivtrafiknämnden Region Dalarna.

I ärendet redovisas följande dokument:

1. Tjänsteutlåtande daterat 2023-11-28
2. Kollektivtrafikplan 2024 med utblick 2025 - 2026

Förvaltningschef Erland Grundberg föredrar ärendet.

Förslag till beslut under sammanträdet

Ordförande Abbe Ronsten (S) föreslår:

Att det på de ställen det i kollektivtrafikplanen står att det planeras införas elektrifiering av trafik ändras till utreds om införande av elektrifiering.

I Abbe Ronstens (S) ändringsförslag instämmer Kaj Bergenhill (M).

Kaj Bergenhill (M) föreslår:

1. Förvaltningschef får i uppdrag att ta fram mätetal för allvarliga brister.

2. Tillägg avsnitt 4.2 Särskild kollektivtrafik:

Förvaltningschef får i uppdrag att utreda möjlighet att ta fram NKI för skolresor/skolskjutsar (anpassad skolgång, geografiska och särskilda skäl).

3. Ändring avsnitt 4.4:

Det långsiktiga målet för 2030 är att kollektivtrafiken i Dalarna ska ha en självfinansieringsgrad på 50 procent mot dagens nivåer som är ca 25 procent.

Målet 2024 är 27 procent i självfinansieringsgrad.

4. Ändring och tillägg avsnitt 4.6:

Målet 2024 är, på grund av det ansträngda ekonomiska läget, att sänka andelen HVO och gå över till diesel.

Klargöra vad avtalen säger om att gå över från HVO till diesel och få till stånd ett skifte mellan bränsleslagen, om nödvändigt via rättslig prövning.

5. Tillägg avsnitt 5.2 (samt 2 sammanfattning):

Öka tryggheten (inklusive avlämning) och punktlighet för skolresor/skolskjutsar avseende anpassad skolgång, samt geografiska och särskilda skäl.

Ändring avsnitt 5.2:

Ta fram och pröva alternativa lösningar för trafik med svagt nyttjande, såsom behovsstyrd trafik.

Abbe Ronsten (S) föreslår avslag till Kaj Bergenhills (M) förslag om ändring och tillägg under avsnitt 4.4.

Liselotte Forsberg (SD) instämmer i Kaj Bergenhills (M) förslag om ändring och tillägg under avsnitt 4.6.

Abbe Ronsten (S) föreslår avslag till Kaj Bergenhills (M) förslag om ändring och tillägg under avsnitt 4.6.

Abbe Ronsten (S) och Mikael Thalín (C) instämmer i förslaget om tillägg i avsnitt 5.2.

David Örnberg (V) föreslår ändring i avsnitt 1.1.6:

Samarbete om trafikering ska bedrivas med närliggande kollektivtrafiksystem.

Abbe Ronsten (S) föreslår avslag till David Örnbergs (V) ändringsförslag.

Beslutsgång

Ordförande Abbe Ronsten (S) frågar om kollektivtrafiknämnden kan godkänna Kaj Bergenhills (M) ändringsförslag punkt ett, två och fem, vilket blir kollektivtrafiknämndens beslut.

Ordförande Abbe Ronsten (S) ställer Kaj Bergenhills (M) ändringsförslag, punkt tre och fyra, mot avslag och finner att kollektivtrafiknämnden beslutat avslå Kaj Bergenhills (M) ändringsförslag.

Ordförande Abbe Ronsten (S) ställer David Örnbergs (V) ändringsförslag mot avslag och finner att kollektivtrafiknämnden beslutat avslå David Örnbergs (V) ändringsförslag.

Ordförande Abbe Ronsten (S) frågar om kollektivtrafiknämnden kan godkänna eget ändringsförslag, vilket blir kollektivtrafiknämndens beslut.

Ordförande Abbe Ronsten (S) finner att kollektivtrafiknämnden beslutar enligt utsänt förslag med ändringar och tillägg enligt ovan.

Skickas till

Förvaltningschef kollektivtrafikförvaltningen

Samtliga kommuner i Dalarnas län

Handläggare för justering enligt beslut

KTN 2023/210

2024.24

2024-01-04

Kollektivtrafikplan 2024 med utblick 2025 - 2026

Region Dalarna

Datum 2023-12-14	Diarienummer KTN 2023/210	I samarbete med
Giltigt t.o.m 2024-12-31	Versionsnummer 1.0	
Godkänt av Kollektivtrafiknämnden		



Innehåll

1	Inledning och syfte.....	3
1.1	Vad styr kollektivtrafiken/förutsättningar/hur fungerar kollektivtrafiken i Dalarna.....	3
1.1.1	Budget och ekonomisk analys.....	6
1.1.2	Regional utvecklingsstrategi – Dalastrategin 2030.....	7
1.1.3	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023 - 2032.....	7
1.1.4	Kollektivtrafikplan.....	8
1.1.5	Hållbarhetsprogrammet.....	8
1.1.6	Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen.....	8
1.2	Trafikplikt.....	9
2	Sammanfattning.....	10
3	Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna.....	11
4	Kollektivtrafikens utveckling år 2024 och handlingsplaner.....	12
4.1	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet.....	13
4.2	Nöjdhet - kunder och allmänhet.....	14
4.3	Restidskvoter i starka stråk.....	15
4.4	Självfinansieringsgrad (allmän kollektivtrafik).....	16
4.5	Belägningsgrad.....	17
4.6	Andel trafik med förnybara drivmedel.....	17
4.7	Enkelt.....	18
4.8	Behovsanpassat.....	18
4.9	Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.....	19
4.10	Geografisk tillgänglighet.....	20
5	Trafikförändringar.....	21
5.1	Beslutade förändringar.....	21
5.2	Planerade förändringar under 2024 - 2026.....	21
6	Tidtabellskiften.....	22
7	Sammanställning av busstrafiken 2024:.....	23
8	Referenser.....	29

1 Inledning och syfte

Region Dalarna presenterar plan för kollektivtrafikens utveckling utifrån ett kortare perspektiv om tre år. Kollektivtrafikplanen ska bygga på tidigare samverkan med länets kommuner, myndigheter och andra offentliga aktörer och civilsamhälle och beslutas av kollektivtrafiknämnden Region Dalarna.

I februari 2023 antogs Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2032, utöver det händer mycket på kollektivtrafikområdet. Region Dalarna har beslutat om ny pris- och zonmodell, påbörjat initiativ från trafikförsörjningsprogrammet om basutbudsutredning och beslut har tagits om att inleda upphandlingsprocess för trafik efter nuvarande avtalsperiod.

Samverkansarbetet med Dalarnas kommuner formaliserades genom tilläggsavtal under våren och samverkan enligt beslutad samverkansbilaga är nystartat. Samverkansarbetet med kommunerna för planering och uppföljning behöver fortsatt utvecklas under 2024. Många mål kräver insatser från flera av kollektivtrafikens aktörer och dialog behöver dessutom ske med näringsliv och civilsamhälle. Utvecklingen behöver ske på området inte minst för att kollektivtrafikplanen ska bygga på förutsättningar i länets alla kommuner. Årets kollektivtrafikplan har beretts i huvudsak av kollektivtrafikförvaltningen med beaktande av det som framkommit i dialog med kommunerna.

1.1 Vad styr kollektivtrafiken/förutsättningar/hur fungerar kollektivtrafiken i Dalarna

I Dalarnas län är det Region Dalarna som är regional kollektivtrafikmyndighet (RKTU). Det innebär att regionen har politiskt och ekonomiskt ansvar för kollektivtrafiken som organiseras av Region Dalarna och utvecklas i samverkan med länets kommuner. Länets samhällsfinansierade kollektivtrafik bedrivs under varumärket Dalatrafik och omfattar allmän och särskild kollektivtrafik.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med regionplan och budget är grunden för utveckling av kollektivtrafiken. Till det tas hänsyn till andra framtagna måldokument och strategier.



Figur 1 Kollektivtrafikplanen i ett sammanhang

Allmän kollektivtrafik

Kollektivtrafiknätet i Dalarna utgörs av busstrafik i form av stadstrafik, regional- och kommunal busstrafik och tågtrafik. Tågtrafik tillsammans med stråktrafiken, eller starka reserelationer, utgör grundstomme. Till grundstommen kopplar anslutningstrafik i form av stadstrafik och landsbygdstrafik. Kollektivtrafiknätet är utbrett över hela regionen och frekvens på avgångar varierar då tur- och linjeutbud skiljer sig åt i länets olika delar.

Tågtrafik

Tåg i Bergslagen trafikerar:

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

Busstrafik

Stadstrafik finns i Borlänge, Falun, Mora, Avesta och Ludvika.

Den regional- och kommunala busstrafiken i länet är landsbygdstrafik som trafikerar inom eller mellan kommuner. Starka reserelationer/stråktrafik trafikerar mellan minst två kommuner, har stort resande och ska ha en god restidskvot.

Landsbygdstrafik är i stor utsträckning samordnad med skoltrafik.

Särskild kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken är anropsstyrd eller linjebunden och utförs med personbilar, specialfordon, buss eller regiontåg. Inom den särskilda kollektivtrafiken ryms olika restyper;

- Färdtjänstresa – För att boka färdtjänstresa behövs en legitimering utfärdad av färdtjänstenheten.
- Sjukresa – Sjukresa är en restyp för transport mellan folkbokföringsadress och vårdinrättning.
- Skolresor/ skolskjuts (anpassad skolgång, geografiska och särskilda skäl) – Det är kommunens skolskjutshandläggare som beviljar skolresor.
- Kommunresa – Resa som kommunen kan boka för enskild person.
- Omsorgsresa – Det är kommunerna som beviljar omsorgsresor, exempelvis resa mellan boende och daglig verksamhet.

Samverkan

Samverkansformer inom kollektivtrafikområdet mellan Region Dalarna och Dalarnas kommuner (RS 2022/258) beskriver de samverkansformer som krävs både för att nå de uppsatta målen i Trafikförsörjningsprogrammet, och för att effektivisera fullgörandet och formerna för den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag från kommunerna i Dalarnas län avseende upphandling, planering och samordning av transporttjänster som kommunerna är ansvariga för.

Samverkan med trafikföretagen är reglerat i avtal.

1.1.1 Budget och ekonomisk analys

Trafikintäkter och kostnader egen finansiering			
Mnkr	PROGNOS 2023	BUDGET 2023	BUDGET 2024 inkl. Handlingsplan
Biljettintäkter	118,1	143,6	123,5
Skolkort	42,9	68,9	68,3
Tåg inomlänsintäkter	0,0	0,0	19,5
S:a Intäkter	161,0	212,5	211,3
Linjetrafik	-747,1	-731,9	-770,0
Allmän trafik	-38,0	-45,2	-40,6
Färdtjänst	-44,3	-56,1	-45,5
<i>Varav s:a trafikindex (linje, allmän, färdtjänst)</i>	<i>-264,3</i>	<i>-271,6</i>	<i>-315,3</i>
Tåg	-114,9	-116,7	-213,3
S:a Kostnader	-944,3	-949,9	-1 069,4
S:a Intäkter/Kostnader egen finansiering	-783,3	-737,5	-858,1

Trafikintäkter och kostnader sålda tjänster			
Mnkr	PROGNOS 2023	BUDGET 2023	BUDGET 2024
Sjukresor	125,4	122,5	87,4
Skoltidsresor	13,6	14,4	14,0
Serviceresor kommun	75,8	78,0	82,8
Färdtjänst i andra län	0,4	0,4	0,4
S:a Intäkter	215,2	215,2	184,6
Sjukresor	-125,4	-122,5	-87,4
Skoltidsresor	-13,6	-14,4	-14,0
Serviceresor kommun	-75,7	-78,0	-82,8
Varav korttidsresor	-0,4	-0,7	-0,4
Varav omsorgsresor	-37,8	-40,7	-42,2
Varav resor anpassad skola	-32,4	-32,2	-34,7
Varav resor VBU	-2,8	-2,0	-3,2
Varav övriga kommunresor	-2,3	-2,5	-2,3
Färdtjänst i andra län	-0,4	-0,4	-0,4
S:a Kostnader	-215,1	-215,2	-184,6

Ovanstående två tabeller innehåller intäkter och kostnader för Region Dalarna. Den översta tabellen beskriver intäkter och kostnader för trafiken. Den andra tabellen beskriver intäkter och kostnader för trafiken som finansieras av kommunkollektivet och hälso- och sjukvården.

Intäkter

Biljettintäkterna beräknas öka 2024 mot jämfört med prognosen för 2023.

Ny pris- och zonmodell är fastställd av regionfullmäktige och samma beslut innefattar en prisjustering och nya biljettprodukter.

Region Dalarna har gjort en utredning av skolkortsintäkter som visar att skolskjutsarna är underfinansierade. Region Dalarna har informerat

kommunerna om avsikten att justera detta med 25 mnkr för 2024. Förankringsprocess för detta har pågått under hösten 2023 tillsammans med kommunrepresentanter.

Tåg inomlänsintäkter är en osäker post inför 2024, att den finns beror på ny ekonomimodell för Tåg i Bergslagen där intäkterna för enkelbiljetter för resa som börjar och slutar inom länet tillfaller regionen.

En stor skillnad på intäktssidan inför 2024 är budgeten för sjukresor. År 2023 var budgeten 122 mnkr, i år är den minskad till ca 87 mnkr. Region Dalarna tagit ett beslut att sjukresorna för 2024 ska minska i antal och kostnad. Hälso- och sjukvårdsnämnden har budgeterat denna summa i kostnader för sjukresor, kollektivtrafiknämnden har därför mött upp med samma summa gällande försäljning.

Kostnader

Allmänt påverkar avtalsprisindex trafik kostnader väsentligt. Utifrån budgeterad ökning av index så ökar index med 51 mnkr jämfört med prognosen för 2023.

I linjetrafikens finns trafikminskning med 28 mnkr inräknat, trots detta beräknas kostnaderna för linjetrafiken att öka till 770 mnkr beroende på att avtalsprisindex antas fortsätta öka relativt mycket även 2024.

Färdtjänstresorna budgeteras 2024 till lägre nivå än tidigare beroende på lägre utfall under 2023. Resorna har ökat under hösten 2023, fortsätter trenden under 2024 så kommer budgeten inte att räcka.

Trafikkostnaderna för Tåg i Bergslagen ökar inför 2024 beroende på att avtal med ny operatör kostar mera och att även fordonshyran ökar beroende på anskaffning av nya fordon.

1.1.2 Regional utvecklingsstrategi – Dalastrategin 2030

Dalarnas trafikförsörjningsprogram är en regional delstrategi som ska bidra till att uppnå målen i Dala strategin 2030 - Tillsammans för ett hållbart Dalarna. Med den som gemensam bas samhandlar vi mot 2030 och ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet. För att nå målen i Dalastrategin finns tre målområden som kopplar an till de olika dimensionerna av hållbarhet – miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet.

Målområdena formuleras som:

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

1.1.3 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023 - 2032

Som regional kollektivtrafikmyndighet är Region Dalarna ansvarig att, enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik, upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över kollektivtrafiklagen och i uppdraget ingår även tillsyn över trafikförsörjningsprogrammet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga planen för hur kollektivtrafiken i Dalarna ska bedrivas och utvecklas över en längre tidsperiod för att bidra till ett hållbart Dalarna. Tillsammans med Regionplan och budget är programmet underlag för strategiska och avgörande beslut, så som beslut om allmän trafikplikt, beslut om upphandling av trafik och trafikutbud.

Programmet fastslår ett årshjul för att säkerställa en systematik i uppföljning, samverkan och dialog kring kollektivtrafikens utveckling där kollektivtrafikplanen anges som trafikplan. Enligt EU:s kollektivtrafikförordning, grunden för den svenska lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065), ska regional kollektivtrafikmyndighet årligen redovisa en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt ansvarsområde. Rapporten ska ta hänsyn till de mål som fastställs i trafikförsörjningsprogrammet och möjliggöra övervakning och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering. Det innebär att målen i trafikförsörjningsprogrammet följs upp årligen. I samband med uppföljningen redovisas vilka insatser som genomförts, hur de genomförts och vilka effekter och resultat som uppnåtts.

1.1.4 Kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikplanen ska beskriva en önskvärd utveckling för trafiken i hela länet ur ett kortare tidsperspektiv om tre år, planen tar avstamp i hur transportsystemet i Dalarna ser ut i nuläget. Arbetet startar med utvärdering av föregående års trafik under våren och samverkan med andra aktörer ska därefter ske kring utfallet. Lärdomar och reflektioner från uppföljningen tas med i budgetarbete och verksamhetsplanering innan ny dialog sker inför fastställande av den årliga kollektivtrafikplanen i slutet av året som preciserar utveckling och utbudet av kollektivtrafik kommande år.

1.1.5 Hållbarhetsprogrammet

Hållbarhetsprogrammet är färdplanen för Region Dalarnas omställning till en hållbar organisation. Programmet är vägledande för Region Dalarnas verksamheter och integrerat i ordinarie styrning och ledning. Region Dalarnas hållbarhetsprogram bygger på Agenda 2030 och de 17 globala utvecklingsmål som antagits av FN:s medlemsländer.

1.1.6 Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen

Tåg i Bergslagen ägs av Region Dalarna tillsammans med Region Örebro län, Region Gävleborg och Region Västmanland. Det långsiktiga programmet sträcker sig till 2030 beskriver den planerade utvecklingen av tågtrafiken i det gemensamma trafikområdet.

Tåg i Bergslagens har följande mål för utveckling av trafiken:

Övergripande mål

- Medborgarnas tillgänglighet till arbetsmarknad, studier och vardagliga fritidsaktiviteter ska öka
 - Bolaget ska bidra till att öka det kollektiva resandet
 - Bolagets trafik ska upplevas som trygg för alla
 - Bolaget ska öka sin positiva påverkan på klimat och miljö
-

Strategiska mål

- Tågtrafiken ska nå fler människor och koncentreras därför till starka stråk
- Samarbete om trafikering ska eftersträvas med närliggande kollektivtrafiksystem
- Tågtrafiksystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsvariationer

1.2 Trafikplikt

Trafikplikt –Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Beslut om trafikplikt blir ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken i enlighet med nya kollektivtrafiklagen, branschens mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel och den gemensamma visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Den allmänna trafikplikten ska gå att härleda ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

2 Sammanfattning

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Dalarna. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i trafikförsörjningsprogrammet och med hänsyn till budget och hållbarhet tas årligen fram en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Region Dalarna omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom förändringar i trafikutbudet. Beslutade trafikförändringar presenteras under eget avsnitt.

De övergripande målen med utvecklingen av kollektivtrafiken är nöjdare resenärer och ett ökat resande vilket även leder till ökade intäkter. Åtgärder på såväl kort som lång sikt som bidrar till måluppfyllnad omfattar:

- Utveckla attraktivt utbud i de resrelationer där det är störst resande och potential till ökat resande. Detta omfattar primärt de starka resrelationerna och stadstrafiken i Falun och Borlänge.
- Förbättra trafikens tillförlitlighet vilket inkluderar ökad punktlighet och att anslutningar fungerar.
- Minska restiderna (restidskvoter) och förbättra bytesmöjligheter.
- Förbättra kollektivtrafikens anpassningar till resbehoven för gymnasieelever, större arbetsplatser och turistmål.
- Ta fram och pröva alternativa lösningar för trafik med svagt utnyttjande, såsom behovs- och anropsstyrd trafik.
- Förbättra tillgänglighet och standard på hållplatserna utifrån ett hela resan perspektiv vilket inkluderar trygghet och säkerhet.

För att öka kundnöjdheten har Kollektivtrafikförvaltningen startat arbetet med ett åtgärdsprogram som omfattar områdena punktlighet, service och bemötande, trygghet, trafikutbud och biljetter. Åtgärderna kommer att genomföras i samverkan med kommuner och trafikföretag.

3 Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna

Utveckling av kollektivtrafiken i Dalarna ska bygga på den gemensamma målsättningen i Dalarnas trafikförsörjningsprogram 2023-2032:

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

Kollektivtrafikens utveckling ska mätas genom ett brett urval indikatorer för att täcka Dalastrategins fokusområden. Självförsörjningsgrad och marknadsandel kan sorteras som överordnade eftersom de andra indikatorerna stödjer utvecklingen på dessa områden. Den kortsiktiga planen för hur Region Dalarna ska arbeta med mål, insatser och aktiviteter för samtliga indikatorer återfinns under avsnitt 4.

Mätetal	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2030
	Resultat	Resultat	Resultat	Resultat	Mål	Mål	Mål
Marknadsandel (%)	12	7	6	9	12	12,5	20
Antal resor linjetrafik (miljoner resor)	9,3	7,0	6,3	7,7	9,5	10,5	16,6
NKI (Kolbar, %)							
Kund	53	50	55	56	60	65	80
Allmänhet	41	40	40	41	50	55	75
Senaste resan	77	76	76	77	80	82	90

Tabell 1. Resultat och mål för de övergripande mätetalen

4 Kollektivtrafikens utveckling år 2024 och handlingsplaner

Inriktning för utveckling av trafiken

Utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken har följande inriktning:

- ✓ Ökad marknadsandel genom att skapa ett attraktivt utbud i de resrelationer där det är störst resande och potential till ökat resande.
- ✓ Ökad kundnöjdhet genom förbättrad tillförlitlighet såsom ökad punktlighet och förbättrade anslutningar och bytesmöjligheter.
- ✓ Ökad effektivitet och budget i balans genom att reducera trafik med svagt utnyttjande.

Åtgärdsprogram för nöjdare resenärer

För att generellt öka kundnöjdheten har Region Dalarna tillsammans med kommuner, trafikföretag och förare tagit fram förslag på åtgärder för att skapa en bättre kollektivtrafik. Detta har resulterat i ett åtgärdsprogram med 34 punkter som bland annat berör bättre punktlighet och att göra det enklare för resenärer att resa. Arbetet med att genomföra åtgärderna startar under hösten 2023 och aktiviteterna är återkommande i avsnitten om indikatorer.

Basutbud

Trafikförsörjningsprogrammet anger att ett basutbud för kollektivtrafiken ska tas fram och vara ett strategiskt verktyg för den fortsatta utvecklingen. Basutbudet utgör då en struktur och den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet. Det har genomförts en utredning som pekar på vikten av att utveckla stadstrafiken och de starka resrelationerna för att skapa en attraktiv trafik med ett ökat resande.

Nytt trafikavtal för tåg

VR Sverige AB är från och med den 10 december ny trafikoperatör för Tåg i Bergslagens trafik. Avtalstiden är på 10 år och Tåg i Bergslagen går från ett koncessionsavtal till ett produktionsavtal där operatören VR erhåller ersättning för drift, underhåll av fordonen och oplanerad ersättningstrafik. Tåg i Bergslagen ansvarar för allt övrigt som prissättning, försäljning, planering, marknadsföring mm.

En nyhet är att Tåg i Bergslagen i fortsättningen kommer att ha en egen kundservice med tolv kundrådgivare som ska möta kunderna och assistera längs resan. Kundservice hanteras av Region Västmanland på uppdrag av Tåg i Bergslagen.

Som ett led i att Tåg i Bergslagen tar ansvar för prissättning och försäljning så kommer Tåg i Bergslagen att ha en egen enkelbiljett som säljs till fast pris. De nya fasta priserna gör det enklare att planera resan i förväg.

Utveckling i särskilda kollektivtrafiken

Fokus för utveckling inom den särskilda kollektivtrafiken kommer under 2024 vara att säkerställa kvalitet på resa och digital service till resenär samtidigt som administrationen förenklas för regionens egna medarbetare. För resenär kommer det innebära möjlighet att boka och avboka resa genom applikation kopplad till planeringssystem. För Region Dalarna innebär införandet av nya arbetssätt genom digitala lösningar både bättre

stöd för uppföljning och planering, och resurseffektivitet genom att tid frigörs. Vårdpersonal och beställningsmottagare på kollektivtrafikförvaltningen får större möjlighet att styra, planera och frigöra tid genom att sjukresor bokas helt digitalt.

4.1 Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet

Ett av de viktigaste målen är att öka kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor. En åtgärd för att öka marknadsandelen är att skapa ett attraktivt utbud, en förutsättning för ett ökat resande med kollektivtrafiken.

Mål

Målet är att öka resandet till 10,5 miljoner resor vilket motsvarar en marknadsandel på 13 procent.

Insatser/aktiviteter 2024

Att definiera ett basutbud för den allmänna kollektivtrafiken är i Trafikförsörjningsprogrammet utpekad som ett strategiskt verktyg för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken. Basutbudet utgör då en struktur och den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska syfta till att skapa attraktiv trafik med nöjda resenärer vilket leder till ett ökat resande och därmed ökad självfinansieringsgrad samtidigt som det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik med geografisk täckning.

Under 2024 ska utformningen av basutbudet beslutas och en införandetakt fastläggs i samverkan med kommunerna och trafikföretagen. En första etapp för införande kan vara vid tidtabellsskiftet i augusti 2024.

En ny zon- och prismodell införs 2024 och ska leda till en attraktivare kollektivtrafik och ökat resande genom:

- Ökad enkelhet (färre zoner).
- Rättvisare prismodell som delvis styrs av utbud men också tar hänsyn till långa avstånd.
- Nya produkter som möter dagens och morgondagens behov.
- Ett första steg av harmonisering med Tåg i Bergslagen.

För att skapa en attraktiv trafik som bidrar till ett ökat resande behöver även bland annat följande områden utvecklas kontinuerligt:

- Ökad punktlighet och tillförlitlighet.
- Minskad restid och restidskvot.
- Väl fungerande anslutningar och byten mellan trafikslag.
- God hållplatsstandard inklusive förflyttningen till och från hållplatsen.

Förväntad effekt

Utvecklingen av kollektivtrafikens struktur ska tillsammans med andra åtgärder för ökad attraktivitet bidra till ett ökat resande och därmed ökad marknadsandel och ökad självförsörjningsgrad.

Åtgärder 2025 - 2026

Arbetet med ökad marknadsandel är långsiktigt och åtgärderna för attraktiv trafik beskrivna för 2024 kommer att fortsätta kommande år.

4.2 Nöjdhet - kunder och allmänhet

Allmän kollektivtrafik

Kundnöjdhet mäts inom den allmänna kollektivtrafiken bland kunder/resenärer och allmänhet.

2022 var NKI – kunder 56 procent och NKI – allmänhet 41 procent.

Särskild kollektivtrafik

Inom särskilda kollektivtrafiken mäts sammanfattande kundnöjdhet av färdtjänst- och sjukresor genom kundundersökningen Anbarö.

2022 var sammanfattande kundnöjdheten 91 procent hos färdtjänstresenärer och 90 procent hos sjukresoresenärer.

Mål

Allmän kollektivtrafik:

Mål	2023	2024
NKI kunder	60	65
NKI allmänhet	50	55

Värdet mäts i Nöjd Kund Index – NKI enligt Kolbar.

Särskild kollektivtrafik:

Mål	2023	2024
NKI kunder färdtjänst	91	93
NKI kunder sjukresor	91	93

Värdet mäts i sammanfattande kundnöjdhet enligt Anbarö.

Insatser/aktiviteter 2024

Allmän kollektivtrafik

Samtliga punkter i Åtgärdsprogram för nöjdare resenärer riktar sig åt kollektivtrafikens kunder, såväl resenärer, övriga kunder och medborgare. Däremot är punktligheten en av de punkter som riktar sig direkt till resenärerna.

Punktligheten är viktig för att trafiken ska uppfattas som pålitlig och för att byten ska fungera. För att öka punktligheten i den allmänna kollektivtrafiken ska körtider och reglertider för samtliga linjer justeras så att god punktlighet kan uppnås. Tidtabellerna och bytestider ska också anpassas så att anslutningsresor fungerar smidig.

Särskild kollektivtrafik

Under 2024 görs digitaliseringsinsatser kopplat till särskilda kollektivtrafiken. Genom ny resenärsapplikation kommer det bli möjligt för resenären att boka och avboka resa, och motta information om sin resa digitalt.

För att säkerställa kvalitén och kundnöjdheten av resor inom den särskilda kollektivtrafiken kommer ett prioriterat arbete under 2024 vara att definiera delmål, mätvärden och nyckeltal.

Förväntad effekt

Allmän kollektivtrafik

Under 2024 ska punktligheten i den allmänna kollektivtrafiken uppnå ett medelvärde på minst 85 %. Under kommande år ska punktligheten i stadstrafiken vara 90 %.

Särskild kollektivtrafik

Inom den särskilda kollektivtrafiken förväntas digitaliserade arbetssätt och tjänster bidra till ökad nöjdhet, då det skapar en större valfrihet gällande bokning och lättillgänglig information om beställd resa.

Beställningscentralen förväntas också bli tillgängligare för de som väljer att vända sig dit eftersom samtalstrycket förmodas minska.

Åtgärder 2025 – 2026

Allmän kollektivtrafik

Elektrifiering av fordon bidrar, tillsammans med andra åtgärder, till att skapa en effektiv och attraktiv trafik som ger ökad kundnöjdhet och ett ökat resande.

Förbättrad punktlighet och förbättrade bytesmöjligheter kommer att öka kundnöjdheten.

Särskild kollektivtrafik:

Framtagna delmål, mätvärden och nyckeltal för analys av utfallet av trafiken samt resenärernas upplevelse ska identifiera aktuella åtgärder.

4.3 Restidskvoter i starka stråk

Restidskvoten är ett mått för att mäta hur lång tid det tar för bussen eller tåget jämfört med bilen. Det långsiktiga målet är restidskvot på 0,8 för tågtrafiken och 1,3 för busstrafiken i starka stråk.

Mål

Öka antal starka reserelationer med god restidskvot.

Insatser/aktiviteter 2024

Under 2024 ska samtliga stråklinjers restidskvoter följas upp och för att ta fram en detaljerad handlingsplan per stråk. De starkaste stråken kommer att prioriteras i ett första skede.

Förväntad effekt

Kortare restid innebär att den kollektiva trafiken är mer attraktiv vilket bidrar till ökat resande.

Åtgärder 2025 – 2026

För att minska restiderna så behöver åtgärder som ökad framkomligheten, rakare körvägar med färre stopp och bra bytesmöjligheter planeras och genomföras i samverkan med kommunerna och Trafikverket.

4.4 Självförfinansieringsgrad (allmän kollektivtrafik)

Trafikföransörningsprogammet beskriver att självföransörningsgraden beräknas som de totala intäkterna från försäljning av olika färdbevis i den allmänna kollektivtrafiken med buss dividerat med den totala kostnaden för trafikens utförande. Trafikanalys följer upp trafik kostnader utifrån självföransöringsgrad, Region Dalarna kommer framåt använda den etablerade definitionen vilket gör mätetalet jämförbart över landet.

Det långsiktiga målet för 2030 är att kollektivtrafiken i Dalarna ska ha en självföransöringsgrad på 35 procent mot dagens nivåer som är ca 25 procent.

Självföransöringsgraden för den allmänna kollektivtrafiken beräknas utifrån verksamhetsintäkternas andel av totala intäkter. Verksamhetsintäkterna består av trafikintäkter och övriga affärsintäkter. Trafikintäkterna innehåller huvudsakligen biljettintäkter och övriga affärsintäkter innehåller reklamintäkter och finansiella intäkter från infrastruktur.

De totala intäkterna består av trafikintäkter, övriga affärsintäkter och bidrag/tillskott från region, kommun eller stat. Då den allmänna kollektivtrafiken är skatteväxlad med Dalarnas kommuner är regionbidraget det huvudsakliga bidraget. Den allmänna kollektivtrafikens andel av regionbidraget räknas in som bidrag/tillskott.

Regionens har via skatteväxling delvis växlat kostnader för skolskjutsar, de regioner som inte gjort det har då högre skolkortspriser än Dalarna och därför högre intäkter. Detta komplicerar jämförelsen med andra län, då Dalarna är en av få län som genomfört detta. Med detta i beaktande är Dalarnas redovisade självföransöringsgrad bland de lägsta i landet, 2019 var den knappt 26 procent (riket 49 procent) och för 2022 var den ca 23 procent (riket 44 procent).

Mål

Målet 2024 är 24 procent i självföransöringsgrad.

Insatser/aktiviteter 2024

Under 2024 effektiviseras trafikutbudet genom att reducera turutbudet där resandestatistik påvisar få resenärer.

Inför 2024 genomförs justering av biljettpriserna med en nettoeffekt på 4 procent. Biljettpriserna har inte justerats sedan 2021. Tillsammans med en ny zonmodell och nya biljettprodukter som är framtagna för att öka attraktiviteten av kollektivtrafiken förväntas intäkterna öka något trots reducering av Trafikutbudet.

Förväntad effekt

Ökade intäkter och minskad trafikproduktion förväntas ge en ökad självföransöringsgrad.

Åtgärder 2025 - 2026

Satsningar på attraktiv trafik i stadstrafiken och starka resrelationer kommer att leda till ett ökat resande vilket ger högre intäkter. Alternativa lösningar på linjer med svagt resande ska prövas, exempel kan vara ökad del behovsstyrd trafik.

4.5 Beläggingsgrad

Beläggingsgraden mäts i påstigande per fordonskilometer och målet är att öka antalet påstigande per fordonskilometer under perioden för Trafikförsörjningsprogrammet (2023-2032).

Mål

Öka antalet påstigande per fordonskilometer.

Ta fram exaktare resandeunderlag för att skapa mer precisa analyser av beläggingsgrad.

Insatser/aktiviteter 2024

Trafikreducering av turer med lågt resande.

Manuell resanderäkning kommer att genomföras under 2024 för ett mer exakt underlag.

Förväntad effekt

Genom att reducera turutbudet där få reser och behålla/utöka turutbudet där fler reser förväntas ge en positiv effekt på beläggingsgraden.

Åtgärder 2025 - 2026

Satsningar på attraktiv stadstrafik och starka resrelationer kommer att leda till ett ökat resande och ökad beläggingsgrad. Alternativa lösningar på linjer med svagt resande ska prövas för ett ökat resande.

4.6 Andel trafik med förnybara drivmedel

Målet 2032 är att 100 procent av trafiken som utförs i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken ska ske med förnybara drivmedel.

Allmän kollektivtrafik

Inom Trafikområde 3 (Falun – Borlänge) genomförs idag busstrafiken med 100 procent fossilfritt drivmedel (HVO100).

Inom de övriga Trafikområdena är andelen busstrafik med fossilfritt drivmedel 94,4 procent. HVO 100 är huvudbränsle, en mindre andel MK1 diesel med inblandning av förnybart förekommer.

Tåg i Bergslagens tågtrafik drivs med förnybar el.

Särskild kollektivtrafik

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

Mål

Målet 2024 är att öka andelen fossilfria drivmedel i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Insatser och aktiviteter

Utredning kring möjligheter, kostnader och dess påverkan med att få den särskilda kollektivtrafiken mot ökad andel förnybart drivmedel genomförs 2024.

Åtgärder 2025 - 2026

Under 2025 planeras ca 25 st fordon i allmänna kollektivtrafiken att bytas ut till eldrivna fordon. Under 2026 planeras ytterligare fordon att bytas ut till eldrivna.

4.7 Enkelt

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken i Dalarna. Det gäller så väl information, resan och biljetter. Enligt Kolbar 2022 ansåg 38 procent av allmänheten och 64 procent av kunderna att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken.

Mål

Målet är att öka andelen kunder och allmänhet som tycker att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken med 2 procenthet.

Insatser/aktiviteter 2024

I *Resan mot en bättre kollektivtrafik* berörs flera åtgärder för att det ska vara enkelt.

- Bättre och tydligare regler vad som gäller för resor med skolkort.
- Bättre information om vilka linjer som ansluter/väntar in varandra och var.
- Tydlig trafikinformation i god tid via hemsida och app vid exempelvis trafikstörningar.
- Bättre dialog med resenärer och mer synlighet vid resecentrum och större hållplatser.
- Bussarna ska alltid vara korrekt skyltade, så det är tydligt om bussen är i trafik eller inte.
- Hållplatstavlor ska visa korrekt och tydlig information.
- En ny pris- och zonmodell införs.
- Förenklat och tydligt regelverk för biljetter/kort på tåg och buss.
- Nya färdbevis för sjukresor med buss och tåg ska tas fram.
- Det ska vara lätt att hitta information om tillgängligheten vid hållplatser.

Förväntad effekt

Syftet med åtgärderna är att få fler resenärer att resa kollektivt samt att resenärerna blir mer nöjda med resan. Att kollektivtrafiken uppfattas som enkel bidrar till ett ökat resande och därmed marknadsandel.

Åtgärder 2025 - 2026

Fortsatta åtgärder för att kollektivtrafiken ska uppfattas som enkel är:

- Taktfasta trafik, dvs att så långt som möjligt ha fasta avgångstider över dagen.
 - Täta avgångar och färre linjevarianter, tydliga stråklinjer.
 - Knutpunkter med väl fungerande anslutningar mellan linjer och trafikslag.
 - Undvika parallella linjer och slingor.
-

4.8 Behovsanpassat

Kollektivtrafiken ska planeras för att passa många och möta befolkningens behov av kollektivt resande. 2022 upplevde 53 procent av kunderna och 26 procent av allmänheten att kollektivtrafiken kan användas för det flesta resor de gör.

Mål

Öka andelen kunder och allmänhet som upplever att kollektivtrafiken är användbar för deras resbehov med 2 procentenheter.

Insatser/aktiviteter 2024

En behovsanpassad kollektivtrafik tar hänsyn till vad kunder/resenärernas resmönster och möjligheter till att resa kollektivt. För att möta upp behovet har kollektivtrafikförvaltningen följande åtgärds punkter.

- Nya och mer flexibla biljetter och kort. Det ska finnas flexibla biljetter för olika resbehov.
- Appen ska få förbättrade funktioner, exempelvis ska det gå att ha periodkort i appen.
- Ny tydligare och tillgänglighetsanpassad layout för tidtabeller tas fram.
- Bättre dialog med resenärer och mer synlighet vid resecentrum och större hållplatser.
- Dalatrafik ska bli lättare att nå och ge återkoppling i god tid.

Förväntad effekt

En mer behovsanpassad trafik ska göra att fler väljer kollektivtrafiken samt att de som reser blir nöjdare.

Åtgärder 2025 – 2026

Automatisk resanderäkning ger bättre underlag för analys och planering/anpassning av kollektivtrafiken.

Behovsanpassning av trafiken omfattar:

- Förbättra kollektivtrafikens anpassningar till resbehoven för gymnasieelever, större arbetsplatser och turistmål.
- Ta fram och pröva alternativa lösningar för trafik med svagt utnyttjande, såsom behovsstyrd trafik.

4.9 Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Mål

Kollektivtrafikens fysiska tillgänglighet ska öka, det omfattar resecentrum och hållplatser.

Insatser/aktiviteter 2024

Under 2024 ska kollektivtrafikförvaltningen i samverkan med Regionala utvecklingsförvaltningen och länets kommuner ta fram en handlingsplan för utveckling av den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet.

Handlingsplanen ska baseras på statusen på hållplatser och resecentrum i länet och ska beakta hela resan vilket inkluderar förflyttningen till och från hållplatsen eller stationen. Trygghet och säkerhet behöver beaktas och

hållplatser som används av skolbarn ska prioriteras. Planen ska också utgöra ett underlag för finansieringsbehov av tillgänglighetsåtgärder.

Förväntad effekt

Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ökar möjligheterna och friheten för fler att använda kollektivtrafiken. God tillgänglighet underlättar för alla resenärer.

Åtgärder 2025 – 2026

Handlingsplanen ska leda till åtgärder som ökar tillgängligheten.

4.10 Geografisk tillgänglighet

Trafikförsörjningsprogrammet anger som mål att andelen invånare som har mindre än 400 meter från hållplats ska öka men pekar också på att mätmetoder behöver utvecklas.

Mål

Andelen invånare som har mindre än 400 meter från hållplats ska öka.

Relevanta metoder för att mäta utbud behöver tas fram och fastställas. Restiden till kommunhuvudorter är ett exempel på viktigt mått om geografisk tillgänglighet samtidigt som målet blir motsägelsefullt om kortare restid kan åstadkommas med genare körvägar och färre hållplatstopp vilket betyder att hållplatsavtånden ökar.

Insatser/aktiviteter 2024

Åtgärder för minskad restid som kommer att genomföras under 2024 och kommande år är:

- Kortare restid för starka stråk (resrelationer)
- Tätare utbud i stadstrafiken
- Förbättring av kopplingar mellan trafikslag så att byten verkligen fungerar.

Geografisk tillgänglighet kan istället uttryckas som andel av befolkningen som på vardagar har resmöjlighet med mindre än 60 minuter till kommunhuvudort. Mätetalet kommer att definieras under 2024.

De starkare resrelationerna behöver analyseras med avseende på restid/restidskvot inkl bytespunkter. Åtgärder behöver planeras i samverkan med Trafikverket och kommunerna.

Förväntad effekt

Minskad restid ökar kollektivtrafikens attraktivitet och därmed resandet. Arbetet bör då inriktas på att minska restidskvoten inklusive väl fungerande byten.

Åtgärder 2025 – 2026

Arbetet med förkortad restid är långsiktigt och åtgärderna beskrivna för 2024 kommer att fortsätta kommande år.

5 Trafikförändringar

5.1 Beslutade förändringar

Insatser/aktiviteter 2024

Trafikreducering, för att minska trafikknaster, i linjetrafiken genomförs genom att turer med färre än tre påstigande i landsbygdstrafiken och färre än sex påstigande i stadstrafiken tas bort. Totalt omfattar reduktionen 607 turer på veckobasis.

För att öka punktligheten i den allmänna kollektivtrafiken ska körtider och reglertider för samtliga linjer justeras så att god punktlighet kan uppnås.

Tidtabellerna och bytestider ska också anpassas så att anslutningsresor fungerar smidigt.

För att ge möjlighet till arbetspendling från Sälen centrum till Stöten utökas trafiken med en tur på morgonen och en tur på eftermiddagen.

Förväntad effekt

Trafikreduceringen beräknas minska resandet med kollektivtrafiken med ca 190 000 påstigande per år. Effekten på resandet är beräknat med elasticitetstal för utbudsförändringar.

5.2 Planerade förändringar under 2024 - 2026

Insatser/aktiviteter

För att öka marknadsandelen, kundnöjdheten och effektiviteten behöver utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken omfatta:

- ✓ Skapa ett attraktivt utbud i de resrelationer där det är störst resande och potential till ökat resande. Detta omfattar primärt de starka resrelationerna och stadstrafiken i Falun och Borlänge.
- ✓ Förbättra tillförlitlighet såsom ökad punktlighet och att anslutningar fungerar.
- ✓ Minska restiderna och förbättra bytesmöjligheter.
- ✓ Förbättra kollektivtrafikens anpassningar till resbehoven för gymnasieelever, större arbetsplatser och turistmål.
- ✓ Ta fram och pröva alternativa lösningar för trafik med svagt utnyttjande, såsom behovsstyrd trafik.
- ✓ Förbättra tillgänglighet och standard på hållplatserna utifrån ett hela resan perspektiv vilket inkluderar trygghet och säkerhet.

Som ett första steg mot utsläppsfria fordon planeras linjerna 151-153 mellan Falun och Borlänge att trafikeras med elfordon med start 2025.

Eldriften är energieffektiv med minskad klimatpåverkan och minskat buller och bidrar, tillsammans med andra åtgärder, till att skapa en effektiv och attraktiv trafik som ger ökad kundnöjdhet och ett ökat resande.

Region Dalarna bereder förslag till revidering av sjukresoreglemente, beslut planeras under 2024. I syfte att förflytta sjukresor från den särskilda kollektivtrafiken med specialfordon och taxi kommer egenavgifter justeras så att det ska vara mer attraktivt att åka allmän kollektivtrafik.

Förväntad effekt

Åtgärderna syftar till att skapa en attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik vilket leder till ökad kundnöjdhet och ökat resande. Nya lösningar för behovsstyrd trafik kan bidra till ökade resmöjligheter där utbudet i dag är svagt.

Om sjukresor till större del sker i den allmänna kollektivtrafiken kommer det ge hållbarhetseffekter på ekonomi och miljö.

6 Tidtabellskiften

Samtrafiken anger nedanstående tider för det gemensamma tidtabellsskiftet för tåg och buss samt för övergång till sommar- och vintertidtabell. December är det huvudsakliga tidtabellsskiftet som styrs av tågplanen, sommartidtabellen är en anpassning till resandemönster och – volymer under sommaren.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabellsskifte i december, startdag:
2023	Må 19 juni	Må 21 augusti	Sö 10 december
2024	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december
2025	Må 16 juni	Må 18 augusti	Sö 14 december
2026	Må 15 juni	Må 17 augusti	Sö 13 december
2027	Må 14 juni	Må 16 augusti	Sö 12 december

7 Sammanställning av busstrafiken 2024:

Linje Rubrik

Stadstrafik

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

Stråktrafik

101	Avesta – Borlänge
102	Rättvik-Borlänge (till och med 25:e februari)
121	Malung - Vansbro – Borlänge
131	Hedemora – Falun
133	Sälenfjällen - Älvdalen – Mora
141	Orsa - Mora resecentrum – Klockarhagen

Landsbygdstrafik

39	Edsbyn - Svabensverk - Enviken - Falun
200	Horndal - Fors - Avesta
201	Lund - Åsgarn - Fors - Folkärna - Krylbo
202	By - Folkärna - Avesta
203	By - Bergshyttan - Avesta

204	Hovnäs - By - Horndal
205	Bodarne - Fornby - Horndal
206	Avesta - Knutsbo - Rembo - Avesta
207	Snickarbo - Avesta
209	Malung - Värnäs - Torsby
210	Vika - Torsång - Borlänge
211	Ornäs - Tylla - Kyrkskolan - Borlänge
212	Borlänge - Tunet - Sörbo
213	Borlänge - Idkerberget - Ludvika
214	Borlänge - Spraxkya - Halvarsgårdarna- Borlänge
215	Mockfjärd/Djurås - Bäsna - Borlänge
216	Borlänge - Lennheden - Amsberg - Borlänge
217	Borlänge - Gimsbärke - Amsberg - Borlänge
218	Bullermyren - Lindan - Kyrkskolan - Halvars skola
219	Borlänge - Ornäs - Storsund
220	Tjärna Ängar - Borlänge centrum - Ornäs skola
221	Alsbäck - Domnarvet - Borlänge
223	Rämshyttan - Idkerberget - Borlänge
231	Lumsheden - Svärdsjö
232	Svartnäs - Vintjärn - Österbyn - Svärdsjö
233	Kårtäkt - Hillersboda - Svärdsjö
234	Falun - Sundborn - Svärdsjö
235	Enviken - Svärdsjö - Falun
236	Falun - Toftbyn - Enviken
237	Skuggarvet - Sundborn - Kårtäkt - Risänget
238	Hosjöskolan - Kniva - Vika - Nyhyttan - Granbo
239	Svabensverk - Marnäs - Enviken - Svärdsjö (- Falun)
240	Bjursås - Sörskog
242	Sågmyra - Bjursås - Sågmyra
243	Falun - Vika
244	Falun - Hinsnoret - Ornäs - Aspeboda - Falun
245	Kvarntäkt - Bjursås - Falun
246	Sågmyra - Bjursås - Falun
247	Hemmingsbo - Södra/Slättaskolan
248	Falun - Bergsgården - Grycksbo
249	Bjursås - Rog - Fjällgrycksbo
250	Djurås - Amsberg - Falun
251	Djurås - Gagnef - Österfors - Hampgårdarna - Djurås
252	Mockfjärd - Bröttjärna - Djurås
253	Nås - Björbo - Djurås - Borlänge
254	Gagnef - Västerfors - Djurås
255	Djurås - Gagnef - Insjön - Leksand
260	Avesta - Grådö - Hedemora
261	Hedemora - Säter
262	Vikmanshyttan - Hedemora
263	Garpenberg - Hedemora
264	Hedemora - Turbo - Davidshyttan - Hedemora

265	Hedemora - Långshyttan
266	Stjärnsund -Husby -Hedemora
267	Långshyttan - Myckelby - Husby (- Hedemora)
267	Husby - Myckelby - Långshyttan
268	Hedemora-Tjärnan-Västerby-Hedemora
269	Snickarbo - Nås - Hedemora
270	Långshyttan - Stora Skedvi - Gustafs - Borlänge
271	Leksand - Norr Lindberg - Leksand
273	Leksand - Rönnsås - Sågmyra
274	Tällberg - Hjortnäs - Leksand
275	Leksand - Rälta - Djura - Gagnef
276	Tällberg - Leksboda - Norr Lindberg - Leksand
277	Leksand - Insjön - Helgbo
281	Leksand - Alvik - Siljansnäs - Leksand
282	Leksand - Siljansnäs - Alvik - Leksand
291	Smedjebacken - Gubbo - Ludvika
292	Malingsbo - Björsjö - Ludvika
293	Smedjebacken - Hagge - Ludvika
294	Ludvika - Blötberget - Sunnansjö - Nyhammar - Ludvika
295	Ludvika - Nyhammar - Sunnansjö - Blötberget - Ludvika
296	Borlänge - Ludvika
297	Fredriksberg - Sunnansjö - Ludvika
298	Söderbärke - Smedjebacken - Ludvika - Grängesberg
299	Saxdalen - Grängesberg
300	Hörks hage - Grängesberg
301	Grängesberg - Stallbacken - Björkås - Grängesberg
302	Laxsjön - Nyhammar
311	Mora - Kättbo - Malung/Vansbro
313	Malung - Västra Utsjö - Malung
314	Malung - Västra Fors - Malung
315	Rörbäcksnäs - Lima
316	Lima - Limesforsen - Västra Tandö - Lima
317	(Rörbäcksnäs-) Sälenfjällen - Malung
318	Sörsjön - Sälen - Lima
319	Storbricksnäs - Jossätra - Sälen
321	Mora - Bergkarlås - Orsa
322	Mora - Våmhus
323	Mora - Sollerön - Mora
324	Mora - Nusnäs - Vikarbyn
325	(Mora -) Kättbo - Venjan
326	Mora - Vattnäs - Mora
341	Orsa - Skattungbyn - Orsa
342	Grönklitt - Orsa
343	Orsa - Lisselhed - Vattnäs - Orsa
344	Orsa - Hansjö - Sandhed - Orsa
345	Orsa - Furudal - Edsbyn
350	Mora - Rättvik - Falun

- 351 Sörboda/Dalfors - Furudal - Rättvik
- 352 Tammeråsen - Röjeråsen - Vikarbyn - Rättvik
- 353 Rättvik - Stumsnäs - Rättvik
- 354 Dalstuga - Bingsjö - Ingels - Rättvik
- 355 Rättvik - Utby - Söderås - Utby - Rättvik
- 356 Östbjörka - Sätra - Rättvik
- 357 Rättvik - Hedslund - Enådal - Rättvik
- 360 Malingsbo - Björsjö - Hagge - Smedjebacken
- 361 Fagersta - Söderbärke - Smedjebacken
- 362 Björsbo - Tolvsbo - Söderbärke - Vad
- 363 Snöån - Pjantbo - Hagge - Smedjebacken
- 364 Smedjebacken - Silfhyttan - Gubbo - Hagge
- 365 Ingevallsbo - Åsmansbo - Finnbo - Smedjebacken
- 366 Lernbo - Kärrgruvan - Smedjebacken
- 367 Larsbo - Söderbärke - Vad
- 370 Säter - Gustafs - Borlänge
- 371 Nyberget - Stora Skedvi - Bispberg - Säter
- 372 Krukbo - Ingarvshyttan - Stora Skedvi
- 373 Stora Skedvi - Mårtensgård - Säter
- 374 Vika - Stora Skedvi - Hedemora
- 375 Stora Skedvi - Gustafs - Säter
- 376 Nisshyttan - Säter
- 377 Koppslahyttan - Ulfshyttan - Säter
- 380 Nås - Dala-Järna - Vansbro
- 381 Närsen - Nås - Högosta - Uppsälje - Vansbro
- 382 Sågen - Eldforsen - Vansbro
- 384 Vansbro - Rågsveden - Äppelbo - Vansbro
- 392 Nornäs - Älvdalen
- 393 Älvdalen - Dysberg - Evertsberg - Älvdalen
- 394 Klitten - Älvdalen
- 395 Flötningen - Drevdagen - Idre
- 396 Mora - Älvdalen - Idre - Grövelsjön
- 397 Älvdalen - Oxberg - Mora

Flextrafik

- 430 Flextrafik Knutsbo - Avesta - Knutsbo
 - 431 Flexområde Klintbo - Avesta - Klintbo
 - 432 Flextrafik Näckenbäck - Krylbo - Näckenbäck
 - 433 Flextrafik Vansjö - Krylbo - Vansjö
 - 434 Flextrafik Korskrogen - Krylbo - Korskrogen
 - 435 Flextrafik Morshyttan - Fors - Morshyttan
 - 436 Flextrafik Norra Strandmora - Fors - Norra Strandmora
 - 437 Flextrafik Rossen - Horndal - Rossen
 - 438 Flextrafik Tyttbo - Horndal - Tyttbo
 - 515 Flexområde Östra Grängesberg
 - 516 Flexområde Västra Grängesberg
 - 520 Flexområde Norra Ludvika
-

- 521 Flexområde Södra Ludvika
- 525 Flexområde Östra Sunnansjö
- 526 Flexområde Västra Sunnansjö
- 530 Flexområde Fredriksberg
- 600 Flexområde Borlänge tätort
- 601 Flexområde Borlänge tätort ("Rosetten")
- 620 Flextrafik Lustebo - Studsarvet - Grycksbo
- 621 Flextrafik Haghed - Uvnäs - Britsarvet
- 622 Flextrafik Ryggen - Lönnemossa - Hosjö
- 623 Flextrafik Korså bruk - Sundborn
- 624 Flextrafik Ågs bruk - Näsänget - Svärdsjö
- 627 Flexområde Borlänge - Gimsbärke
- 628 Flexområde Borlänge - Pusselbo
- 630 Flexområde Borlänge - Dalsjö - Kyna - Ornäs
- 700 Flexområde Ludvika tätort
- 717 Flexområde Sågen-Vansbro
- 718 Flexområde Lindesnäs-Nås
- 721 Flexområde Tyngsjö - Malung
- 722 Flexområde Lisskogsåsen - Malung
- 731 Flexområde Sälenfjällen - Sälen
- 741 Flextrafik Torsmo - Skattungbyn
- 742 Flexområde Näckådalen - Orsa
- 743 Flexområde Tallhed - Orsa
- 752 Flexområde Tammeråsen-Stumsnäs-Nittsjö
- 753 Flexområde Östbjörka
- 754 Flextrafik Dådran - Finnbacka (- Rättvik)
- 757 Flexområde Håven
- 774 Flextrafik Kullsbjörken - Tällberg
- 775 Flextrafik Skeberg - Leksand
- 776 Flextrafik Lundbjörken - Olnäs - Siljansnäs
- 781 Flexområde Drevdagen/Flötningen - Idre
- 782 Flexområde Foskros - Idre
- 783 Flexområde Storfjäten - Idre
- 784 Flexområde Grövelsjön - Idre
- 785 Flextrafik Gördalen - Fulufjället - Särna
- 786 Flexområde Öjvallberget - Särna
- 787 Flexområde Öjvasseln - Särna
- 791 Flexområde Blyberg - Älvdalen
- 792 Flexområde Nornäs/Lövnäs - Älvdalen
- 793 Flexområde Evertsberg - Älvdalen
- 794 Flexområde Karlsarvet - Älvdalen
- 795 Flexområde Väsa - Älvdalen
- 796 Flexområde Åsen/Brunnsberg - Älvdalen
- 800 Flexområde Hedemora tätort

Skoltrafik

- 902 Skoltidsresor i Gagnefs kommun

- 905 Skoltidsresor i Vansbro kommun
 - 907 Skoltidsresor i Rättviks kommun
 - 909 Skoltidsresor i Leksands kommun
 - 911 Till Sörviks skola
 - 911 Från Sörviks skola
 - 912 Till Blötbergets skola
 - 912 Från Blötbergets skola
 - 913 Till Lorensbergaskolan
 - 913 Från Lorensbergaskolan
 - 915 Skoltidsresor i Ludvika kommun
 - 925 Skoltidsresor i Borlänge kommun
 - 937 Vikaskolan
 - 939 Haghed - Uvnäs - Österå - Britsarvsskolan
 - 941 Skoltidsresor i Falu kommun
 - 946 Skoltidsresor i Sätters kommun
 - 948 Sätters kommun Enbacka skola
 - 948 Sätters kommun Enbacka skola
 - 957 Skoltidsresor i Hedemora kommun
 - 961 Skoltidsresor i Avesta kommun
 - 962 Krylbo-Forsskola
 - 968 Skoltidsresor i Mora kommun
 - 970 Skoltidsresor i Malung-Sälens kommun
 - 972 Skoltidsresor i Orsa kommun
 - 973 Skoltidsresor i Älvdalens kommun
 - 974 Skoltidsresor i Smedjebackens kommun
-

8 Referenser

- ✓ Dalastrategin 2030, Regional utvecklingsstrategi 2021-2030
 - ✓ Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna 2023-2032
 - ✓ Långsiktigt program, Tåg i Bergslagen, 2019 - 2030
 - ✓ Verksamhetsplan 2024, Kollektivtrafikförvaltningen
 - ✓ Remissförslag Basutbud för kollektivtrafiken i Dalarna, Ramboll, utredning 2023
 - ✓ Pris- och zonmodell för Region Dalarna. Ramboll 2022
 - ✓ Handbok för attraktiv kollektivtrafik, SKR 2022
 - ✓ Samtrafiken.se
-