



REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR DALARNAS LÄN 2018-2020



Antagen av Region Dalarna 2017-12-29

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Kollektivtrafikens främsta uppgift.....	3
1.2	Trafikförsörjningsprogrammet är en politisk viljeinriktning	3
2	Den samlade målbilden inom transportpolitiken.....	5
2.1	FN-mål Agenda 2030.....	5
2.2	EU-mål.....	5
2.3	Den nationella transportpolitikens mål.....	5
2.4	Den regionala utvecklingsstrategin ”Dalastrategin – Dalarna 2020”	7
3	Målbeskrivning för kollektivtrafiken i Dalarna	9
3.1	Trafikförsörjningsprogrammets målmodell	9
3.2	Strategiska ställningstaganden.....	10
3.3	Övergripande mål.....	12
3.4	Sammanställning över viktiga åtgärder.....	15
4	Dalarnas behov av kollektivtrafik	19
4.1	Dalarnas geografi och befolkning.....	19
4.2	Arbetspendling för att tillgodose näringsliv, kommuner, landsting och medborgares behov	19
5	Nuvarande kollektivtrafik inom, till och från Dalarna	24
5.1	Kollektivtrafik till och från Dalarna	24
5.2	Kollektivtrafik i Dalarna.....	26
5.3	Särskild kollektivtrafik.....	27
5.4	Kommersiell trafik.....	28
6	Rättigheter och skyldigheter för kollektivtrafikföretag	31
7	Framtida regional trafik i Dalarna.....	32
7.1	Fortsatt utveckling.....	33
7.2	Stråktrafik.....	34
7.3	Lokal trafik.....	35
7.4	Serviceresor.....	35
7.5	Vidgat utrymme i kollektivtrafiklagen	35
7.6	Ambitioner för framtida persontrafik på järnväg.....	36
7.7	Bättre och effektivare persontrafik på järnväg.....	37
8	Tillgänglighet för personer med funktionsvariation	38
8.1	Inventering och åtgärder	38
9	Ökat resande och ökad marknadsandel	41
9.1	Stor potential.....	41
9.2	Olika lokala förutsättningar.....	41
9.3	Resenärernas önskemål.....	42
10	Kostnads- och resandeutveckling.....	43
10.1	Kostnadsutveckling.....	43
10.2	Resandeutveckling	43
10.3	Framtidens resande och kostnader	44
10.4	Stimulera minskad bilanvändning	44
11	Åtgärder för att skydda miljön.....	45

11.1	Region Dalarnas kontrollista.....	45
11.2	För miljöns kvalitet.....	46
12	Uppföljning av trafikförsljningsprogrammet	47
13	Genomförande	48
	Litteraturlista	49

1 INLEDNING

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

1.1 Kollektivtrafikens främsta uppgift

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

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

1.2 Trafikförsörjningsprogrammet är en politisk viljeinriktning

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

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

2 DEN SAMLADE MÅLBILDEN INOM TRANSPORTPOLITIKEN

2.1 FN-mål Agenda 2030

Den 25 september 2015 antog FN:s generalförsamling 17 globala mål för hållbar utveckling under samlingsnamnet Agenda2030. De 17 målen består i sin tur av 169 delmål. Av dessa är mål 11 *Hållbara städer och samhällen* mest relevant ur kollektivtrafikperspektiv då det innehåller delmålet 11.2 med formuleringen om att: *Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.*

2.2 EU-mål

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

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

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

2.3 Den nationella transportpolitikens mål

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

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också

vara jämställt genom att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

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

Nationella och regionala miljömål

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

Det finns många miljö- och klimatmål av betydelse för transporter. Nya reviderade nationella mål föranleder även regionala revideringar framöver (nytt miljömålsprogram 2017–2020 för Dalarna). De miljömål som är viktigast för transportsektorns verksamhet är:

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

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

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

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

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

2.4 Den regionala utvecklingsstrategin ”Dalastrategin – Dalarna 2020”

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

De fyra vägvalen för att förverkliga målen i Dalastrategin

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

Vägval 1: kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud

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

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

Vägval 2: innovativa miljöer och entreprenörskap

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

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

Vägval 3: tillgänglighet och infrastruktur

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

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

Vägval 4: livskvalitet och attraktionskraft

Ett vägval som betonar det goda livet och platsens betydelse.

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

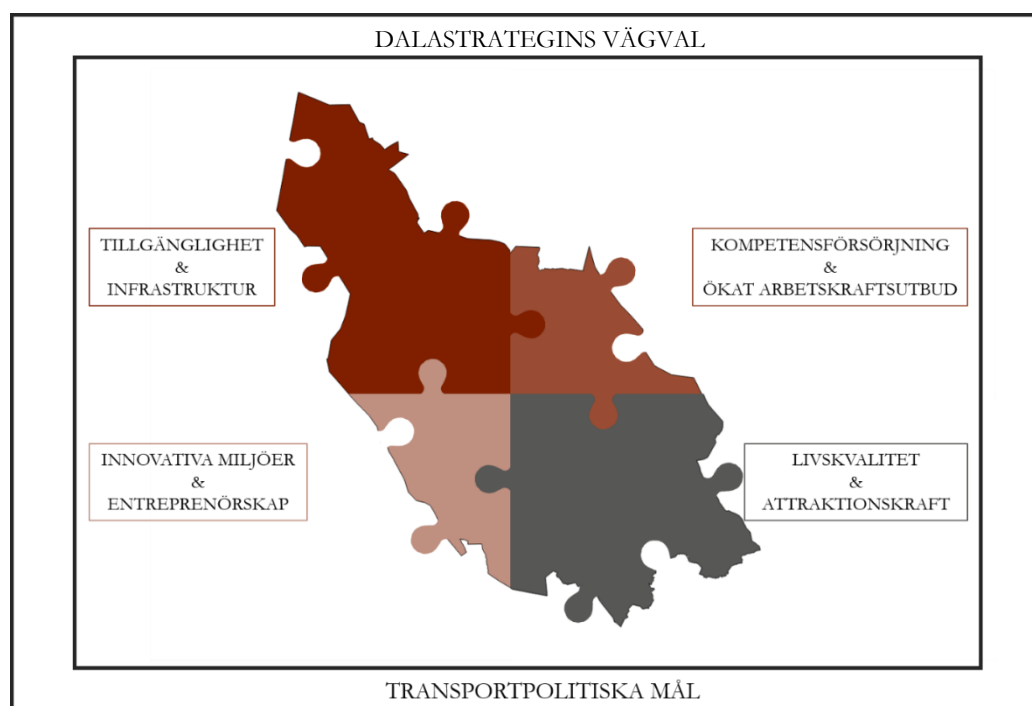
3 MÅLBESKRIVNING FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA

Trafikförsörjningsprogrammets målbild tar sin utgångspunkt i de nationella transportpolitiska målen, Dalastrategin samt den Regionala systemanalysen, men har anpassats till de förutsättningar och sammanhang som Dalarnas kollektivtrafik har att förhålla sig till. Dalastrategins övergripande vision förlängs till Trafikförsörjningsprogrammet och ska fungera som ledstjärna för kollektivtrafikens utveckling i Dalarna:

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

Nedan beskrivs målmodellen, strategiska ställningstaganden och övergripande mål som avser att tillsammans beskriva den långsiktiga målbilden för kollektivtrafikens utveckling i Dalarna. Målbilden kompletteras även med en sammanställning över viktiga åtgärder att genomföra under programperioden.

3.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell



Figur 1. Grafisk skiss för att illustrera trafikförsörjningsprogrammets målmodell

De nationella transportpolitiska målen har tolkats ur Dalarnas perspektiv och har tillsammans med Dalastrategins vägval fungerat som ramverk för Trafikförsörjningsprogrammets målbild att utvecklas inom. Kollektivtrafikens målbild illustreras med fyra pusselbitar som tillsammans bildar ett Dalarna lika sammanlänkat i sig självt som med omvärlden. Det sammansatta pusslet som en enhet representerar de strategiska ställningstagandena och pusselbitarna var för sig representerar de fyra övergripande målen. Målmodellen ska förenkla för kollektivtrafikens aktörer att själva tolka och ta ansvar för att olika delar av målbilden uppfylls.

3.2 Strategiska ställningstaganden

De strategiska ställningstagandena ska genomsyra de övergripande målen och är centrala för kollektivtrafiksystemets utveckling på lång sikt.

Ökad samverkan

Samverkan är ett nyckelord i trafikförsörjningsprogrammet och detta riktas särskilt mot de av *kollektivtrafikens aktörer* i Dalarna som gemensamt ansvarar för att målbildens olika delar uppfylls. I första hand vilar samverkansansvaret för kollektivtrafiken på den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i form av Landstinget Dalarna. Inom Landstinget Dalarna finns en kollektivtrafiknämnd och en verkställande Kollektivtrafikförvaltning. Även Dalarnas kommuner, Trafikverket och trafikoperatörerna bär ett gemensamt ansvar för att skapa bättre förutsättningar åt kollektivtrafiken.

Ett visst ansvar ligger även hos angränsande läns motsvarigheter, Region Dalarna, Länsstyrelsen Dalarna, och regionens samlade näringsliv och forskningsinstitutioner att samverka och bidra till gemensamma lösningar till fördel för kollektivtrafikens utveckling inom och över länsgränserna.

Länsstyrelsen Dalarna har ett särskilt tillsynsansvar för allmänna platser gentemot kommunerna och deras planering av markanvändning, samt andra ansvarsområden som kan samverka med kollektivtrafikens långsiktiga utveckling i länet. Dalarnas femton kommuner har alla viktiga ansvarsroller i att skapa förutsättningar för den regionala kollektivtrafiken genom både samverkan och egna lokala insatser. Den regionalt antagna politiska viljeriktningen bör därför i största möjliga mån förlängas via kommunöverskridande samarbeten, *Översiktsplaner* och *Detaljplaner*, för att ge kollektivtrafiken de förutsättningar som behövs för en god samhällsutveckling.

Trafikverkets utvecklingsansvar för de nationella transportpolitiska målen binder dem till att bistå kollektivtrafikförvaltningen med kunskap rörande trafikfrågor, vilken också ska nyttjas mer för ökad samverkan kring regionala frågor. Dalarnas kollektivtrafikutveckling ska ha ett aktivt kunskapsutbyte och söka stöd från de nationella samverkansorganisationerna *Svensk kollektivtrafik* och *Samtrafiken* för att länkas samman bättre med omvärldens kollektivtrafikutveckling.

Öka samverkan ska även ske inom kollektivtrafikförvaltningens egen organisation för att skapa bättre förståelse mellan kollegor och varandras uppdrag. Sist men inte minst har även civilsamhället och enskilda resenärer ansvar att efter förmåga bidra till kollektivtrafikens utveckling, hålla sig informerade och göra medvetna val när de reser.

Ovanstående ska delvis ske genom att kollektivtrafikförvaltningen kontinuerligt samråder och kommunicerar med *kollektivtrafikens aktörer*, för att utbyta information kring vad respektive aktör gör för att bidra till uppfyllnad av Trafikförsörjningsprogrammets målbild. Samråden skall även fungera som ett tillfälle att diskutera och hitta gemensamma lösningar på systematiska problem inom kollektivtrafiken.

Ökad hållbarhet

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

Kollektivtrafiken i Dalarna ska bidra till att kollektivtrafikbranschens s.k. fördubblingsmål om en nationellt fördubblad marknadsandel nås på sikt, genom att i Dalarna öka det totala antalet resor som görs med kollektivtrafik och därigenom höja kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till annan motordriven persontransport. Även de FN:s Agenda 2030-mål 11.2 rörande hållbara transportsystem att beakta som en del av ställningstagandet vid utveckling av kollektivtrafikens ökade hållbarhet i Dalarna.

Ökad mobilitet

I enlighet med konceptet kombinerad mobilitet (MaaS - Mobility as a service) är målet att resenären ska kunna kombinera färd sätt efter sina behov, men med kollektivtrafiken som grund. Dalarna bör, likt andra jämförbara län, på sikt kunna erbjuda ett mer sömlöst kollektivtrafikresande som går att kombinera med t.ex. bilpool eller låncykel, likaväl som med taxi eller privata fordon. Detta gör att även den digitala infrastrukturen måste utvecklas för att resenärer enkelt ska kunna sammanlänka och valfritt nyttja olika trafikslag under en och samma resa. Kollektivtrafiken ska genom medvetna satsningar på fysisk och digital infrastruktur på sikt utveckla förutsättningar för ett ökat multimodalt resande inom till och från Dalarna. Detta innefattar utveckling av till exempel anslutande gång- och cykelstråk, säker cykelförvaring och närliggande pendlarparkeringar, m.m.

Hållplatser bör i sin tur främst lokaliseras till lägen med närliggande infrastruktur som genererar högre tätheter av boende, arbets- och utbildningsplatser samt viktiga målpunkter för samhällsservice. Den tillgängliggörande infrastrukturen är nödvändig för att kunna utveckla en attraktiv kollektivtrafik och förverkligas enklast genom att arbeta för en ökad samverkan inom samhällsplanering. Tillgängliggörande och användande av varandras data och information är en grundförutsättning för att samarbeta enklare. En ökad mobilitet ska nås genom samverkan vid nylokalisering av hållplatser och annan prioriterad samhällsservice, men även genom förtätande samhällsplanering i redan befintliga samhällsstrukturer kring regionalt viktiga bytespunkter.

3.3 Övergripande mål

Den politiska viljeriktningen för kollektivtrafikens utveckling förtydligas genom fyra övergripande mål med för varje nedbrutna prioriterade mål för kollektivtrafikens aktörer att uppfylla gemensamt. Målen redovisar ambitionsnivån och hur kollektivtrafikplaneringen ska anslutas till andra samhällsplaneringsområden för att i ett bredare sammanhang skapa ökad samverkan, hållbarhet och mobilitet.

En långsiktigt robust kollektivtrafik

Detta mål betonar betydelsen av att leva och verka i ett vardagligt utbyte med en allt större omvärld. Dalarnas utveckling kräver en förbättrad infrastruktur för kommunikationer samt investeringar som underlättar kommunikationerna inom och utanför länet. Därför ska den regionala samhällsplaneringen i högre grad integreras med kollektivtrafikplaneringen i samhällsbyggandet, genom en ökad förtätning av befintliga tätorter enligt landskapsarkitektoniska principer för samhällsutveckling. Tillgängligheten till regioncentrum Falun/Borlänge ska prioriteras, men även Mora ska lyftas fram som ett viktigt kommunikationsnav i den regionala kollektivtrafikplaneringen till gagn för även de angränsande kommunernas utveckling.

Intelligenta transportsystem (ITS) är ett välkänt medel för transportplanering som bör utvecklas i större utsträckning, likväl som påverkansåtgärder för ändrade resvanor. För att åstadkomma detta krävs ökad samverkan mellan kollektivtrafikens aktörer och en bättre samordning av kollektivtrafikens infrastruktur med andra samhällsintressen inom Dalarna och i angränsande län. I samband med omställningen till en fossilfri fordonsflotta kommer förändringar ske i hur infrastrukturen planeras och används, vilket kollektivtrafiken bör vara en del av.

Den totala samhällsekonomiska effektiviteten ska prioriteras. För att åstadkomma en ökning av den totala samhällsekonomiska effektiviteten krävs kollektivtrafikfrämjande åtgärder som leder till ökat resande, ökad marknadsandel och ökad tillgänglighet. Det behövs även tas fram regionala standarder för trafikering, utrustning och utformning vilket ska förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet för resenärerna.

Kollektivtrafiken genererar totalt en socioekonomiskt kostnadseffektiv samhällsnytta. En större andel kollektivt resande i befintliga linjer bidrar till att kostnadseffektiviteten ökar och i bästa fall generera en ekonomisk vinst som kan bidra till av mer kostsam men nödvändig kollektivtrafik kan köras. En välplanerad kollektivtrafik ska sammanbinda olika samhällsstrukturer och resmål som därigenom förstärks och kunna upplevas av fler människor. Ett livskraftigt samhälle är beroende av attraktiva miljöer att mötas i och som stimulerar till interaktion mellan människor, och kollektivtrafiken ska bidra till detta.

Infrastrukturplanering inom tätort ska därför prioriteras till fördel för förflyttning till fots, cykel eller i grupp. Även kommersiell persontransport i form av taxi, service- och tjänsteresor samt godstrafik ska samordnas bättre med den samhällsstruktur som respektive färdslag utför transporter mellan. Olika typer av samåkning ska uppmuntras och om möjligt samverka med andra typer av persontransport genom så kallat *kombinerat resande*. Personbilen har i de glesbefolkade delarna av Dalarna därför en avgörande funktion för att förverkliga ett fungerande kombinerat resande.

Dalarna ska medverka till att kollektivtrafikbranschens nationella fördubblingsmål nås på sikt. Ambitionen är därför att i Dalarnas öka det totala antalet kollektivtrafikresor och därmed även kollektivtrafikens marknadsandel.

Prioriterade nedbrutna mål

- Öka kollektivtrafikens totala antal resor, marknadsandel, självfinansieringsgrad och kundnöjdhet till nivåer i linje med jämförbara län.
- Öka andelen av Dalarnas befolkning som når regioncentrum Falun-Borlänge samt Mora som regioncentra för norra Dalarna inom 60 minuter
- Öka andelen av Dalarnas befolkning som når närmaste kommunhuvudort med kollektivtrafik.
- Öka andelen av Dalarnas befolkning som når vård- och andra serviceinrättningar med kollektivtrafik.

Ett enklare vardagsresande

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

I detta huvudmål är regionala och interregionala resor betonade. Det ska vara lätt och gå snabbt att resa med kollektivtrafiken till och från arbete och skola, samt att göra tjänsteresor med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska verka för att förstärka utvecklandet av funktionella arbetsmarknadsregioner och regionförstoring så att Dalarnas befolkning enklare kan hitta boende och arbete där de vill utan tidsödande pendlingsresor. Växande lokala arbetsmarknadsregioner en viktig beståndsdel för att utveckla funktionella arbetsmarknadsregioner inom Dalarna men även över länsgränserna. De så kallad kraftfältsanalyserna som har gjorts för att identifierade stark arbetspendling mellan Dalarnas tätorter och ska användas för att utveckla kollektivtrafiken i rätt lägen på både lokal och regional nivå.

Prioriterade nedbrutna mål

- Öka arbets- och skolpendlingen med kollektivtrafik
- Skapa förutsättningar för ökad arbetspendling med regional kollektivtrafik mellan Dalarnas tätorter för att skapa färre men större lokala arbetsmarknadsregioner
- Skapa förutsättningar för ökad arbetspendling med interregional kollektivtrafik för att gynna regionförstoring
- Minska resenärernas restid från dörr till dörr med hjälp bättre samordning av trafiken och anpassning till behovet

Ett smart kollektivtrafiksystem

Detta mål betonar betydelsen av näringslivets förändrings- och konkurrensförmåga. Dalarna står på två starka ben – exportindustri och besöksnäring – två näringar som sammantaget står bakom mycket av den innovativa teknik som utvecklas i Dalarna idag. Dalarna ska fortsatt vara en aktiv och attraktiv partner som tillhandahåller ett bra företags- och innovationsklimat. Därför behövs lokala, regionala och nationella

insatser som underlättar för företag och innovationer. Dalarnas näringsliv och kollektivtrafikbranschens tredjepartsutvecklare ska därför enkelt kunna vara delaktiga i att utveckla Dalarnas kollektivtrafik för resenärens bästa.

Ett smart kollektivtrafiksystem innebär också att insatser för miljön ska göras. År 2030 ska samtliga fordon som trafikerar kollektivtrafiken vara fossilfria, utsläppen av såväl partiklar som kväveoxider från kollektivtrafiken ska minska. Samverkande insatser från kollektivtrafikens aktörer inom respektive ansvarsområde ska leda till socialt och ekologiskt mer hållbara persontransporter. Ett led i att förenkla och effektivisera resandet är att utveckla effektivare trafikeringsystem för regionala direktlinjer och för lokal stadstrafik. Grundläggande krav för tillgänglighet och service som ökar förutsättningarna för att kollektivtrafiken ska tas fram, för att enklare kunna integrera och samordna olika trafiksystem och förenkla kombinerade persontransporter.

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

Prioriterade nedbrutna mål

- Främja en mer innovativ kollektivtrafik genom ökat samarbete med Dalarnas starka besöksnäring
- Experimentera med egna lösningar på problem och implementera de bästa idéerna från kollektivtrafikbranschen för att utveckla Dalarnas kollektivtrafik
- Utveckla en ekonomiskt, socialt och ekologiskt mer hållbar kollektivtrafik genom ökad samverkan med kollektivtrafikens aktörer

En attraktiv region att leva i

Detta mål betonar det goda livet och platsens betydelse. Drivkraften för hållbar tillväxt är människors lust, vilja och skapandekraft. Dalarna ska vara ett välkommande län som ger alla, oavsett kön och etnisk bakgrund samma förutsättningar. Att skapa förutsättningar för goda livs- och boendemiljöer är centrala delar i arbetet med att stärka Dalarnas attraktionskraft. Jämställdhet och mångfald är förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och entreprenörskap och en plats i samhället är en förutsättning för att befolkningen ska må bra. Ett led i att åstadkomma ökad jämställdhet är att öka tillgängligheten till grundläggande service via kollektivtrafik. Det ska även bli lättare för resenärer med funktionsvariation att resa med kollektivtrafik. Kollektivtrafikens resenärer ska uppleva kollektivtrafiken som ett attraktivt färdmedel för vardagsresande och andelen nöjda resenärer ska öka.

Samhällets ursprungliga såväl som framtida arkitektur, design och form hamnar lätt i skymundan när samhällsplaneringens skala och utformning först och främst speglar motorfordons fysiska utrymmesbehov för framkomlighet, och regional samhällsplanering baserad på motoriserat ensamåkande täpper snabbt till möjligheterna för människor till fots, cykel eller i grupp, att tryggt och obehindrat röra sig genom tätbyggda miljöer. Den vanliga personbilen är för ett glesbefolkat län som Dalarna inte ett hot mot kollektivtrafiken utan en viktig del av en helhetslösning, där framtidens resande från dörr till dörr ska kunna ske med en kombination av olika transportslag. Bilen behöver dock integreras bättre i framtidens kollektivtrafiksystem för att genom rationella trafikeringslösningar och en medveten samhällsplanering kunna vara en del av kollektivtrafikens hela-resan-perspektiv.

Hållplatser är dagens moderna mötesplatser, där människor kommer samman i vardagen. Flera av kollektivtrafikens aktörer ansvarar på olika sätt för gestaltningen av denna offentliga livsmiljö. Därför behöver ett regionalt hållplatsprogram med bestämda väderskydd, utrustning och principer för anslutande närmiljö tas fram, för att klargöra hur hållplatsbeståndet ska utvecklas på lång sikt. Ansvarsförhållandet mellan kollektivtrafikens aktörer rörande ägande, investering, drift och underhåll ska förtydligas. Kollektivtrafiken ska också bli, och upplevas som, tryggare genom bland annat medvetet tillgängliggörande funktion och design.

Prioriterade nedbrutna mål

- Öka kundnöjdheten i kollektivtrafiken i Dalarna
- Öka antalet resenärer som upplever det tryggt att resa med kollektivtrafiken i Dalarna.
- Öka samverkan mellan kollektivtrafikplanering och annan samhällsplanering i Dalarna

3.4 Sammanställning över viktiga åtgärder

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

Nya rutiner

Kollektivtrafiken är idag en avancerad bransch där kollektivtrafiken är en mer eller mindre integrerad del av all annan samhällsplanering. Användandet av samhällsdata och resurser för att kunna analysera, planera och utveckla kollektivtrafiken från ett bredare samhällsperspektiv har dock brister. Det saknas även en del rutiner för att utveckla den allmänna kollektivtrafiken i samarbete mellan kollektivtrafikens aktörer. För att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken att utvecklas gemensamt fokuseras åtgärderna mot rutiner för enklare kommunikation dem emellan.

Kollektivtrafikförvaltningen ska därför under programperioden:

- Använda planeringshandboken Kol-TRAST som referensverk vid strategisk kollektivtrafikplanering i Dalarna
- Använda Svensk kollektivtrafiks nyckeltal för att beskriva och förtydliga olika aspekter av kollektivtrafiken
- Främja användande av gemensamma samhällsdata och information via verktyget SuperCross och GIS-programvara för digital visualisering och planering.
- Främja informationsutbyte och transparens mellan kollektivtrafikens aktörer genom att i högre grad tillgängliggöra kollektivtrafikens information digitalt
- Utför kollektivtrafikplaneringen utifrån ett bredare kunskapsunderlag

- Samordna möten med representanter för kollektivtrafikens aktörer, för utbyte av information och uppföljning av bidrag till Trafikförsörjningsprogrammets måluppfyllelse
- Verka för minskat behov av allmän kollektivtrafik genom dialog och samverkan med kommuner rörande skoltider
- Delta aktivt i tidiga skeden rörande regional och lokal samhällsplanering (t.ex. Regional utvecklingsstrategi, länsplaner och kommunala översiktsplaner)
- Driva på utvecklingen av kollektivtrafikfrämjande regional och lokal samhällsplanering (t.ex. kommunala parkeringspolicys, resepolicys, trafikstrategier och bostadsförsörjningsprogram)
- Ta fram avsiktsförklaringar mellan kollektivtrafikens aktörer för långsiktiga gemensamma investeringar i kollektivtrafiksystemet
- Delta aktivt i programarbete och projekt ledda av Samtrafiken
- Verka aktivt för ett ökat användande av Reskort företag inom både offentlig och privat sektor

Nya handlingar

Det saknas idag ett antal grundläggande handlingar för att kunna beskriva och beräkna resursbehov för att genomföra insatser för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling i Dalarna. Samtidigt är det komplicerat och mycket resurskrävande att ta fram alla nödvändiga dokument i egen regi. Kollektivtrafikförvaltningen ska därför använda av de bästa exemplen från andra län och använda dessa som mallar för utveckling av egna handlingar.

Kollektivtrafikförvaltningen ska därför att under programperioden ta fram:

- Dalarnas Trafikförsörjningsprogram 2021-2024 samt bilagor
- Tids- och aktivitetsplan för genomförande av åtgärder inom programperioden
- Varumärkesmanual inklusive hållplatsprogram
- Ny prisstrategi inklusive zonindelning
- Analysmetod för linjedragning och lokalisering av bytespunkter
- Linjekatalog (beskrivande utbud, resandestatistik och ekonomi per linje)
- Modell för medfinansiering av ny bytespunkt enligt regional standard
- Ansvarsfördelning mellan kollektivtrafikförvaltningen och väghållare rörande ägande, investering, drift och underhåll av kollektivtrafikens bytespunkter
- Definierade trafikkoncept inom busstrafiken
- Definierat basutbud av allmän kollektivtrafik baserat på tätorters invånarantal
- Definition av grundläggande servicefunktioner i förhållande till kollektivtrafiken

Ny kollektivtrafik

Det finns behov av en välbalanserad kollektivtrafik, men ny kollektivtrafik ska enbart etableras där det är rimligt och därmed finns stöd för beslut om allmän trafikplikt.

Kollektivtrafikförvaltningen ska därför att under programperioden:

- Reducera direktlinjetrafik med buss på sträckor där tågtrafik går mer eller mindre parallellt
- Stärka tågtrafikens funktion som kollektivtrafiksystemets ”ryggrad”
- Prioritera utveckling av kollektivtrafiken inom det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för att stärka de funktionella arbetsmarknadsområdena inom och över länsgränserna
- Vidareutveckla befintliga kollektivtrafiklinjer i enlighet med målbilden
- Vidareutveckla skoltrafiken till att i allt större utsträckning ingå i det allmänna trafikutbudet och bättre samordning mellan skoltider och turutbud
- Vidareutveckla samordningen av allmän och kommersiell tåg- och busstrafik
- Vidareutveckla de fyra befintliga trafikkoncepten med syfte och regler för utformning
- Utveckla trafikkoncepten rörande busslinjers turutbud och antal busstop i hög- respektive lågtrafik
- Undersök förutsättningar till att utveckla ett femte trafikkoncept för interregional storlänstrafik med buss
- Undersök förutsättningarna för vidareutveckling av trafikkoncepten *Direktlinje* och *Stadstrafik* i linje med K2:s Guidelines för *regional BRT* och *BRT i stadsmiljö*.
- Utveckla nya trafikeringslösningar i samarbete med besöksnäringen
- Utveckla samarbetet med angränsande RKM för ökad kollektivtrafik över länsgräns och utvidgning av funktionella arbetsmarknadsområden
- Utveckla biljettprissystem som främjar kollektivtrafikresande inom och över länsgränsen
- Utveckla kollektivtrafiken till att uppfylla ett basutbud av trafik baserat på antal boende per tätort
- Utveckla bytespunkterna i ett hela resan-perspektiv till att möta behoven från allmän och kommersiell kollektivtrafik såväl som för privat persontrafik till och från hållplatser
- Öka andelen certifierade förare (bemötande, eco-driving, säkerhet m.m.)

Ny infrastruktur

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

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

Regionala insatser för kollektivtrafikens infrastruktur ska dock fokusera på fortsatt vidareutveckling av etablerade resecentrum samt utbyggnad av regionalt viktiga bytespunkter inom det funktionellt prioriterade vägnätet. Satsningar på tillgänglighets- och säkerhetsåtgärder inom och i anslutning till det funktionellt prioriterade vägnätet ska göras. Det kollektivtrafikfrämjande infrastruktur-satsningarna ska bidra till en mer hållbar samhällsstruktur på nationell, regional och lokal nivå, genom anpassningar i hela kollektivtrafiksystemet. Infrastrukturinsatserna ska bidra till att ett helaresan-perspektivet förverkligas i Dalarna, så att resenärer tryggt och bekvämt ska kunna ta sig till och enkelt använda kollektivtrafiken.

Vid planering av ny infrastruktur för kollektivtrafik ska samverkan ske med alla annan trafikplanering, till fördel för persontransport till fots, cykel, resande i grupp och genom delningstjänster, samt service- och godstransporter framför ensamåkande i personbil. Personbilen ska dock där det är rimligt anslutas med kollektivtrafik och andra trafikslag för att främja förutsättningarna för kombinerat resande inom hela länet.

Kollektivtrafikförvaltningen ska därför att under programperioden:

- Verka för kollektivtrafikfrämjande utbyggnad och trimningsåtgärder i spårinfrastrukturen och järnvägens sidosystem
- Verka för kollektivtrafikfrämjande åtgärder i väginfrastrukturen inom det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för kollektivtrafik och inom tätorter
- Verka för uppgradering kollektivtrafiksystemets hållplatsbestånd enligt regional standard för utrustning och utformning
- Verka för utveckling stationslägen och andra bytespunkter genom åtgärder för ökad tillgänglighet och förtätning av närmiljöerna
- Verka för samlokalisering av bytespunkter med anslutande pendlarparkeeringar, el-laddningsinfrastruktur, grundläggande serviceutbud m.m.
- Verka för en välutvecklad kollektivtrafikfrämjande digital infrastruktur
- Verka för utveckling av Intelligent Transport System (ITS) för effektivare trafikplanering, drift och nyttjande av väg- och spårinfrastrukturen

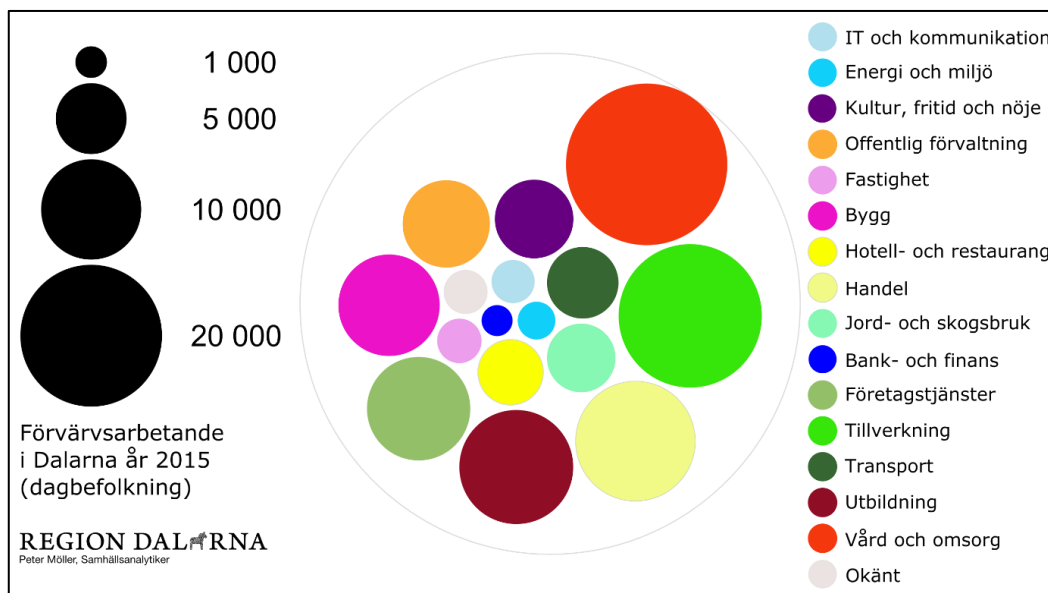
4 DALARNAS BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK

4.1 Dalarnas geografi och befolkning

Dalarna är ett vidsträckt landskap på lite drygt 28 000 km² och har ca 285 000 invånare. I genomsnitt bor det lite drygt 10 invånare per kvadratkilometer jämfört med genomsnittet i Sverige som är 24,5 invånare per kvadratkilometer. Borlänge är den mest tätbefolkade kommunen med drygt 88 invånare per kvadratkilometer medan Älvdalen har 1 invånare per kvadratkilometer, vilket visar på de skilda förutsättningarna som finns i Dalarna för att skapa kollektivtrafik med jämförbar/likvärdig kvalitet.

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

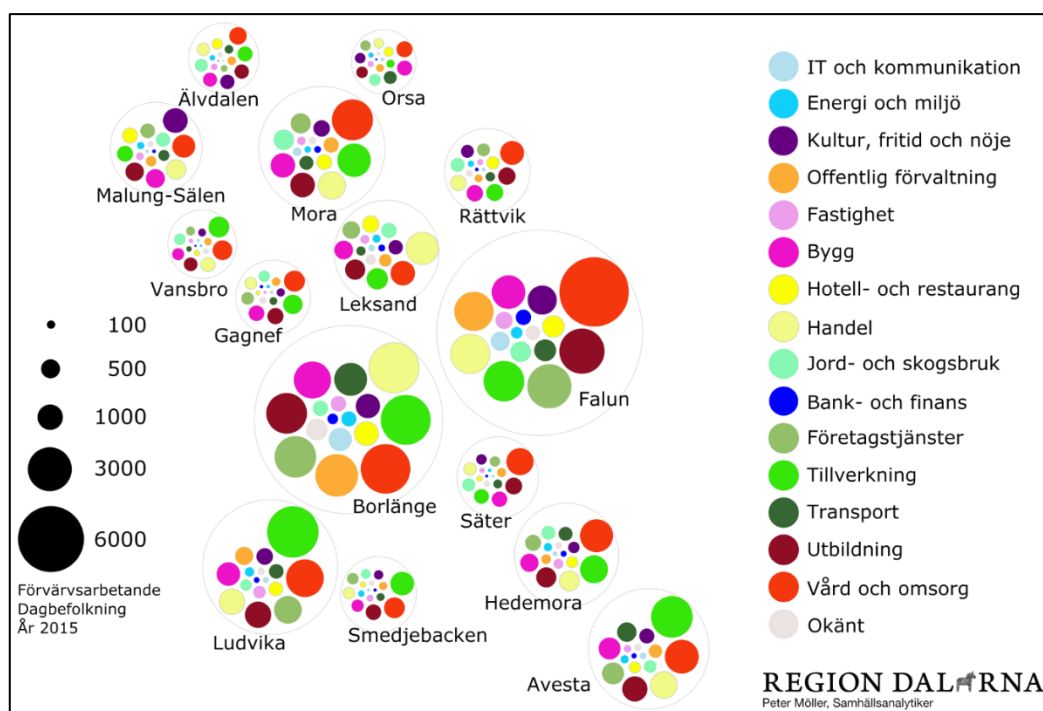
Dalarna är ett ekonomiskt starkt område och har ett diversifierat näringsliv, både sett till branscher och geografi. Sett till antal sysselsatta är vård och omsorg, tillverkning och utvinning, handel samt utbildning de största branscherna. Vård och omsorg respektive utbildning är offentliga verksamheter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



Figur 2. Antalet förvärvsarbetande i Dalarna fördelat på bransch.

¹ Svensk näringslivsindelning är Statistiska centralbyråns branschindelning.

Branschindelningen i diagrammet nedan ger en grov bild och indelningen stämmer inte alltid helt med de kategoriseringar vi gör till vardags. Dalarna är ett stort exportlän där flera företag inom stål- och metallindustrin samt pappers- och trävaruindustri har en betydande export. Hur stort är svårt att mäta då export mäts på företagsnivå, och flera stora exportföretag i Dalarna har sitt säte i något annat län, såsom SSAB, ABB och Boliden Mineral AB. Exportvärdet för dessa företag, oavsett var i landet det skapas, bokförs geografiskt där företaget har sitt säte. Dalarna är även ett stort besöksnärläns där en del av besökarna kommer från andra länder, och därmed utgör tjänsteexport. Dalarna utmärker sig med en flerkärnig arbetsmarknad där Falun-Borlängeregionen utgör den starkaste arbetsmarknaden. Arbetspendlingen ger en ökad tillgänglighet till arbetsplatser lokaliserade utanför bostadskommunen vilket kan väga upp en svag utveckling i den lokala arbetsmarknaden. Arbetspendling kan även förbättra möjligheten att kombinera ett attraktivt boende med ett attraktivt arbete. Syskonstäderna Falun och Borlänge har vuxit fram som ett handels- och administrativt centrum i länet, vilken ytterligare befästs med IKEA-etableringen i Borlänge.



Figur 3. Antalet förvärvsarbetande i Dalarnas kommuner år 2014 fördelat på bransch.

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

Med den diversifiering som råder i näringslivet i länet är det fortsatt viktigt att näringslivets specialisering kvarstår för att utgöra konkurrenskraft i förhållande till omvärlden. Näringslivsstrukturen och möjligheterna till förvärvsarbete varierar betydligt mellan olika kommuner i Dalarna, vilket framhåller vikten av tillfredställande kommunikationer mellan de lokala arbetsmarknaderna. Detta för att säkerställa att både män och kvinnor kan använda den arbetsmarknad som finns inom ett skäligt avstånd

från bostaden. Framtidens arbetsliv ställer nya krav på kollektivtrafiken bl.a. genom att framtidens arbetspendlare reser längre och på mer spridda tider. De lokala arbetsmarknaderna i Dalarna definieras idag av SCB enligt följande:

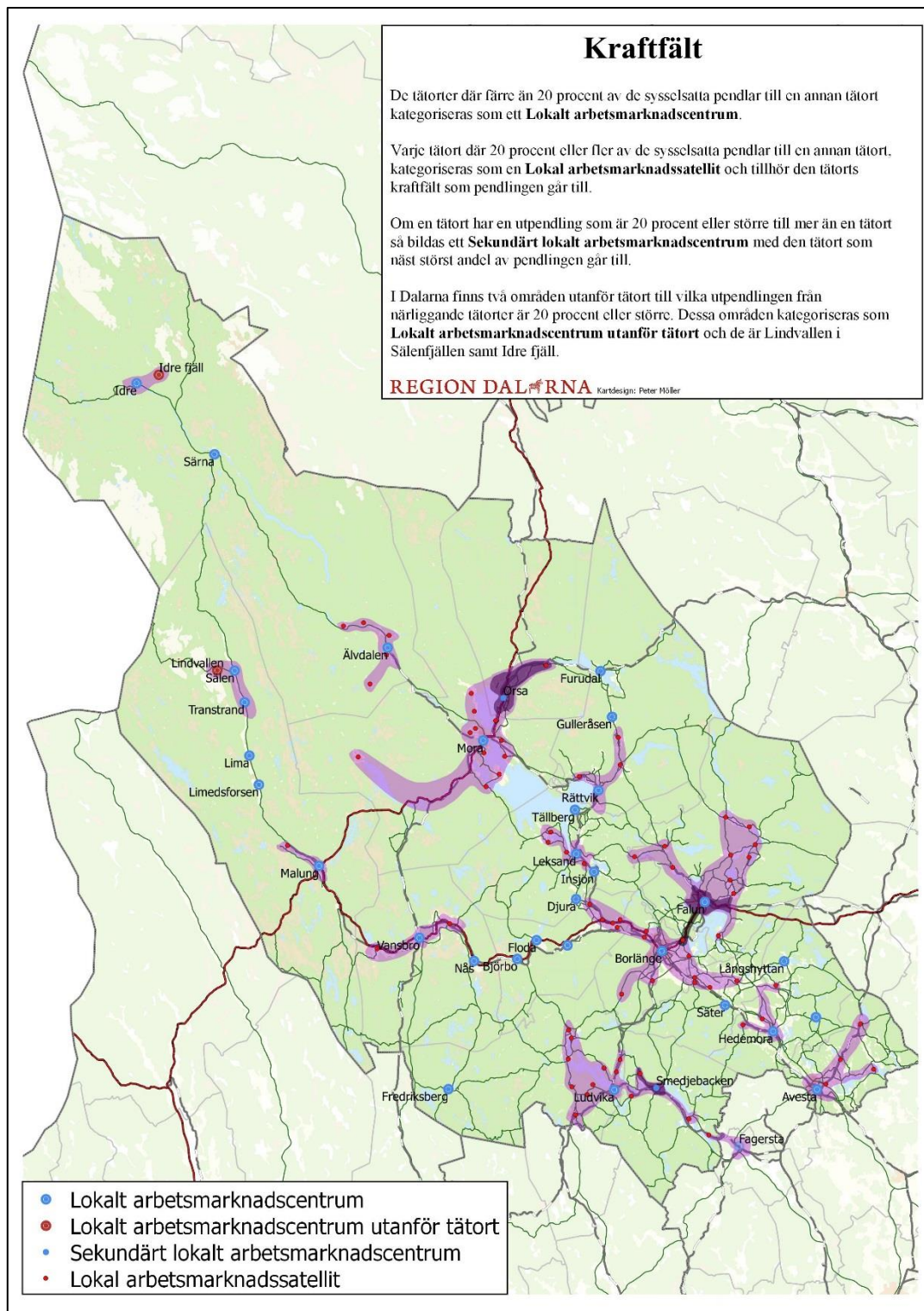
- Vansbro
- Malung - Sälen
- Mora - Orsa - Älvdalen
- Borlänge - Falun - Gagnef - Säter - Rättvik - Leksand
- Avesta - Hedemora (-Fagersta)
- Ludvika - Smedjebacken (-Ljusnarsberg)

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

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

För att bättre kunna analysera hur människor rör sig mellan bostad och arbete, och särskilt när det gäller kollektivtrafik, krävs en finare geografisk nivå än kommuner. Lokala arbetsmarknadsregioner fungerar bra för att analysera övergripande relationer mellan kommuner, men behöver kompletteras med analyser av hur människor rör sig mellan bostad och arbete på tätortsnivå. Särskilt gäller detta i de fall då kommuner är stora till ytan, där invånare i ena delen av kommunen kan röra sig mot en kommun medan invånare i andra delen av kommunen rör sig mot en annan. Region Dalarnas

inköp av Supercosdatabasen – en befolkningsdatabas från SCB – har möjliggjort analyser på just tätortsnivå. Flera regioner, däribland Dalarna, har i och med de förbättrade möjligheterna att analysera arbetspendlingsmobilitet på fin geografisk nivå tagit fram så kallad kraftfältsanalyser. Dessa bygger på samma metodik som lokala arbetsmarknadsregioner, dvs. om andelen av de sysselsatta i en tätort som pendlar till en annan tätort överstiger 20 procent, så förs tätorten till det kraftfält som pendlingsmålet utgör.



Figur 4. Lokala arbetsmarknadscentra, arbetsmarknadssatelliter och regionala arbeidskraftsfält

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

5 NUVARANDE KOLLEKTIVTRAFIK INOM, TILL OCH FRÅN DALARNA

5.1 Kollektivtrafik till och från Dalarna

Geografiskt sett avgränsas det regionala resandet till länet med undantag av de interregionala linjer som redovisas nedan. Detta för att skapa en helhet i trafiksystemet som gagnar resenären. Dessa linjer har karaktären av vardagsresande och räknas därmed enligt definition som regional trafik. Samråd har hållits med angränsande kollektivtrafikmyndigheter för överenskommelse om vem som ansvarar för vilken linje och fattar beslut om allmän trafikplikt för dessa.

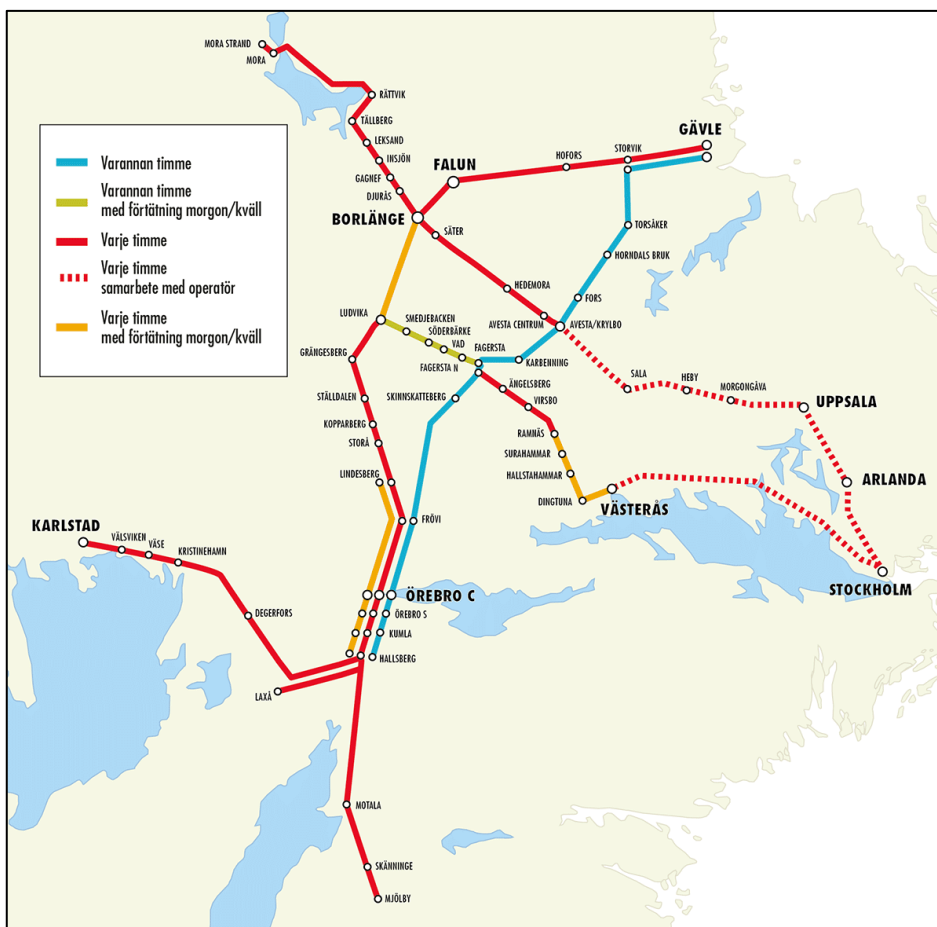
Som resenär kan man resa till och från Dalarna på många olika sätt. Upphandlad busstrafik över länsgränserna omfattar följande sträckor:

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

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

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

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



Figur 5. Trafikutbudet från Tåg i Bergslagen (TiB)

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

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

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

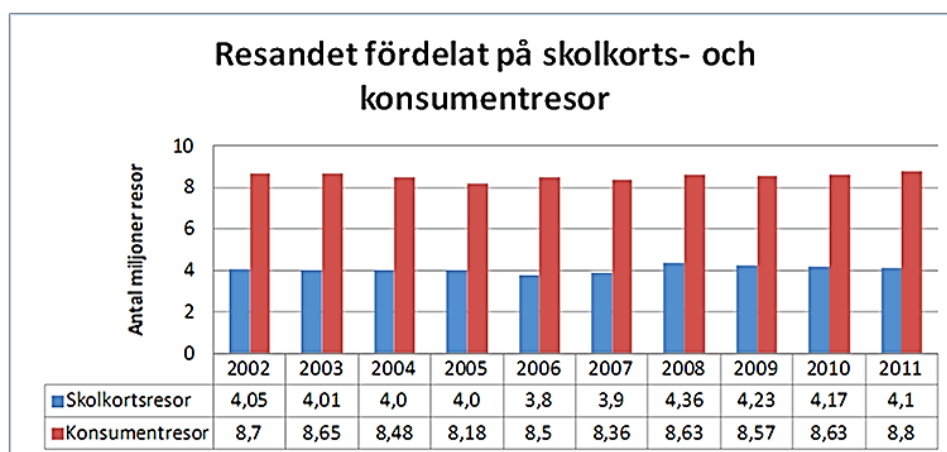
Från Sälen (Rörbäcksnäs) förväntas en kraftig ökning av resenärer till besöksnäringen från länder som är näringens målgrupp. Om det kommer att trafikera reguljär inrikesflygtrafik till och från flygplatsen är i dagsläget oklart, men en möjlighet som behöver beaktas då detta i kombination med internationell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

De stora trafikflödena genom Dalarna är främst längs riksvägarna 50 och 70, särskilt i länscentrum Falun-Borlänge och Mora med trafikflöden på 12.000-20.000 fordon per dygn. Trafikflödet är tidvis intensivt även på Europaväg 16/riksväg 66 till Sälen med 10.000 fordon per dygn i veckohelgerna under vintersäsongen. Vid mätning på Europaväg 45 vid rastplatsen Lisskogsåsen ligger trafikflödet på 1.300 fordon i genomsnitt sett över hela året. Under veckohelgerna passerar dock ca. 5.000 fordon under vintersäsongen samt ca. 3.000 fordon under sommarsäsongen, vilket kan ses som maxvärdet vad gäller trafikflödet.

5.2 Kollektivtrafik i Dalarna

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

Resandet ökar främst i tätortstrafiken. Några stora trafikomläggningar på senare tid som bör nämnas är Falun 2005 och Borlänge 2007 samt förändringar av hela kollektivtrafiksystemet 2014. 2006 infördes även 10-minuterstrafik mellan Falun och Borlänge. Det enskilt största framgångsreceptet för den positiva resandeutvecklingen har varit den förtätade och regelbundna linjetrafiken med buss. Resandet har legat relativt stabilt de senaste åren. Ökningen i resandet 2011 består framför allt av en ökning av konsumentresorna, d.v.s. betalande resenärer. Skolkortsresandet har legat relativt stabilt de senaste tio åren.



Figur 6. Resandet fördelat på skolkorts- och konsumentresor.

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

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

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

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

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

5.3 Särskild kollektivtrafik

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

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

Ansvarig myndighet för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor är från och med 2018-01-01 Landstinget Dalarna vilken också innehar betalningsansvaret för färdtjänst och sjukresor medan riksfärdtjänstresor betalas av respektive kommun där kunden är folkbokförd. Ansvarig myndighet för omsorgsresor, kortidsresor och kommunresor är kommunerna vilka också bekostar dessa resor. Skol- och särskole-skjutsar är kommunerna också ansvariga för myndighetsutövandet dock regleras kostnaden för skolskjutsar i avtal mellan Landstinget Dalarna och länets kommuner, varpå Landstinget Dalarna har betalningsansvaret medan kommunerna har betalningsansvaret för särskoleskjutsar.

5.4 Kommersiell trafik

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

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

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

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

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

Kollektivtrafiksystemet i länet byggs upp kring huvudstråk, bytespunkter och lokaltrafik. Den viktigaste uppgiften är att säkerställa den interregionala och regionala trafiken, d.v.s. uppbyggnad av stråk med mål om entimmestrafik mellan viktiga orter och centra samt att säkerställa länets stråk till grannlän och huvudorter på längre avstånd.

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

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

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

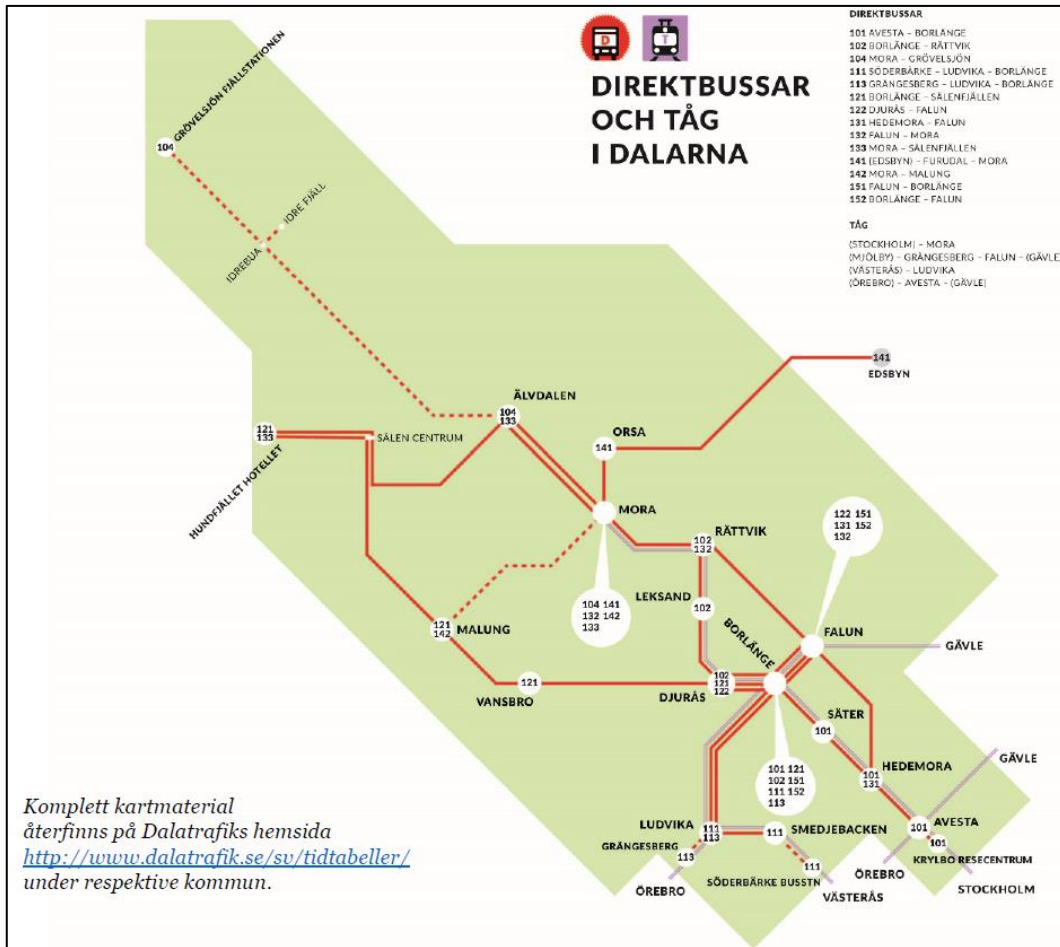
Marknadsandelarna på de olika stråken ligger mellan 7–16%, högst i stråken Grängesberg–Ludvika–Borlänge–Falun. Här finns också det bästa trafikutbudet. Delsträckan Falun-Borlänge har enligt beräkningar en marknadsandel på cirka 20%. Där bedrivs trafiken med femminutersintervall under högtrafik.

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

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

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

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



Figur 7. Linjekarta över direktbussar och tåg i Dalarna

6 RÄTTIGHETER OCH SKYLDIGHETER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKFÖRETAG

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

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

7 FRAMTIDA REGIONAL TRAFIK I DALARNA

Kollektivtrafiken i Dalarna har störst samverkanspotential för att utveckla interregional kollektivtrafik med länen Gävleborg, Västmanland och Örebro genom det samägda tågtrafikbolaget Tåg i Bergslagen. Tåg i Bergslagen, som Region Dalarna är delägare i, har som en främsta uppgift att knyta ihop de fyra ägarlänen i ett samordnat tågtrafiksystem. I ett bredare perspektiv kan hela Bergslagen samt Mälardalen sägas vara i Dalarnas intresseområde för långsiktig utveckling av interregional kollektivtrafik. Samverkanstanken utökas då till att även inkludera länen Värmland, Uppland och Södermanland samt storstadsregionen Storstockholm. Även den Norska fylkeskommunen Hedmark är av intresse, men kan sägas vara initialt fokuserad på närliggande Norska kommuner.

Tillgängligheten till och från Falun-Borlänge som regioncentra är fortsatt viktig att utveckla för Dalarna som helhet. Utöver detta utpekas även Mora som ett särskilt viktigt kommunikationsnav att vidareutveckla för norra Dalarna. Mora resecentrum har redan en avgörande funktion som länk för att ansluta norra och södra Dalarna och i förlängningen även mer långväga resor till och från angränsande län. Att återuppta spårbunden kollektivtrafik från Mora till Orsa och norrut längs Inlandsbanan kan bidra till förbättrad pendlingsmöjlighet, regionförstoring och ökat trafikunderlag norrifrån till Dalabanen.

Dalarnas förutsättningar som glesbefolkat län med stora avstånd skapar svårigheter för att utveckla en kostnadseffektiv kollektivtrafik i hela länet. En framtida utveckling av kollektivtrafiken i samverkan med Dalarnas unikt starka besöksnäring kan dock skapa bättre förutsättningar för en samhällsekonomiskt mer kostnadseffektiv kollektivtrafik och ökad samhällsnytta i Dalarnas glesbefolkade områden. Den framtida kollektivtrafikens utveckling i Dalarna kan kortfattat beskrivas som en ambition om att bidra till en samhällsutveckling med gränsöverskridande funktionella arbetsmarknads- och boendeyråden.

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

Definition av bytespunkters upptagningsområde

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

Upptagningsområdet beskrivs genom avståndsintervall som utgår från kollektivtrafikens bytespunkter och som stegvis visar på en fallande grad av tillgänglighet. Avståndet mäter fågelvägsavståndet men kan enkelt räknas upp till ett uppskattat gångavstånd genom att multiplicera avståndet med 1,3. Kollektivtrafikresenärernas gånghastighet till och från bytespunkterna uppskattas ligga mellan 4-6 km/h, och på så vis

fås en grov uppskattning fram av hur lång tid det tar att färdas till och från bytespunkten. Varje intervall är 300 meter fågelvägen och uppskattas därför motsvara 400 meter reellt gångavstånd, vilken i sin tur tar ca 5 minuter att gå.

Tillgänglighet	Fågelvägsavstånd (m)	Gångvägsavstånd (m)	Gång 4-6 km/h (min)	Cykel 16 km/h (min)
Utmärkt	0-300 m	0-400 m	ca 0-5 min	0-1.30 min
Mycket god	300-600 m	400-800 m	ca 5-10 min	1.30-3 min
God	600-900 m	800-1200 m	ca 10-15 min	3-4.30 min
Acceptabel	900-1200 m	1200-1600 m	ca 15-20 min	4.30-6 min
Dålig	1200-2400 m	1600-3200 m	20-40 min	6-12 min
Otillgänglig	2400- 10 000 m	3200-13333 m	40-160 min	12- 50min

Figur 8. Tillgänglighet till bytespunkter för vanlig gång- och cykelhastighet.

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

Definition av grundläggande servicefunktioner

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

7.1 Fortsatt utveckling

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

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

Relevans är ett viktigt inslag i trafikplaneringen. Det innebär att det ska finnas möjligheter för resenären att på ett snabbt, säkert, enkelt och prisvärt sätt kunna nyttja kollektivtrafiken vid den tidpunkt som passar. Det handlar således om att hitta den ekonomiskt optimala nivån för människors tillgänglighet och möjlighet att nyttja trafiken.

För att uppnå relevans bör tätortstrafiken och stråklinjer gå med 10 minuters mellanrum i högtrafiktid och med 20 minuters mellanrum under övriga tider. Det är även av vikt att ha en tät och regelbunden trafik med fasta avgångstider beroende på olika förutsättningar i länet.

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

Det är av central betydelse att framhålla att resenären står i centrum för myndigheten. På EU-nivå har ny lagstiftning utarbetats vad gäller resenärernas rättigheter och garantier. Det har sedan länge varit beslutat att kollektivtrafiken, liksom andra offentliga miljöer, ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning till år 2010. Samtliga fordon som används idag, förutom godsrumsbussarna, är anpassade för personer med funktionsnedsättning men det återstår mycket att göra i den fysiska miljön omkring hållplatserna och detta arbete bör intensifieras i form av ytterligare anpassning av hållplatser och terminaler. Teknisk utrustning i fordonen för hållplatsutrop skall användas i trafiken.

Det regionala såväl som det lokala behovet av trafik är i behov av en levande diskussion mellan berörda parter för en konstruktiv utveckling av kollektivtrafiken. Ett sådant arbete bör därför inledas för att få en högre samstämmighet om den regionala kollektivtrafikens utformning. Det regionala resandet enligt lag avgränsas geografiskt till länet. Om den Dalarnas kollektivtrafikmyndighet samarbetar med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter avseende interregional kollektivtrafik omfattar denna trafik lagen om kollektivtrafik. Dessutom ingår de interregionala linjer som har karaktären av vardagsresande och därmed är att betrakta som regionala.

7.2 Stråktrafik

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

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

Inför kommande upphandlingar ska den regionala trafiken förstärkas enligt nedan, att trafikutbudet på det regionala linjenätet följer intentionerna i den genomförda tågpendlarutredningen med tåg/buss som kompletterar varandra, alternativt håller en turtäthet som gör det kollektiva resandet attraktivt i det berörda stråket. Trafiken skall utföras med moderna fordon med hög komfort, så att resan upplevs bekväm och som ett fullgott alternativ till bilen. De regionala linjerna ska ses över vad gäller

samspel och utveckling tillsammans med angränsande län. Förbindelserna och trafikintensiteten i riktning mot Fagersta – Västerås respektive Borlänge – Gävle och förbindelsen Mora – Stockholm bör ses över.

7.3 Lokal trafik

Som tidigare beskrivits så är samtliga kommuners landsbygdstrafik uppbyggd kring skolelevers resor, arbetspendling och serviceresor samt att särskilt inrättad tätortstrafik finns i Avesta, Borlänge, Falun, Ludvika och Mora. Någon mer utförlig beskrivning av trafikens karaktär i de olika kommunerna görs inte i detta sammanhang eftersom det beskrivs ingående i *Trafikförsörjningsplanen*.

7.4 Serviceresor

En färdtjänstresenär kan åka färdtjänst i hela länet, den s.k. länsfärdtjänsten. Riksfärdtjänst gäller då man åker från en kommun till en annan inom Sverige men utanför Dalarna. Inom Dalarna gäller länsfärdtjänsten. Inom färdtjänsten kan man också erbjuda en kombinerad resa mellan särskild kollektivtrafik och linjetrafik med buss. Den färdtjänstberättigade betalar en egenavgift motsvarande en zon enligt Dalatrafiks zontaxa oavsett resans längd och eventuella byten i länet. Förutsättningen är att resan beställs via den länsgemensamma beställningscentralen, (BC Dalarna).

Region Dalarna har gett AB Dalatrafik i uppdrag att upphandla ett effektivt gemensamt trafiksystem för allmän – särskild kollektivtrafik och kompletteringstrafik (serviceresor) med tillhörande samordningstjänster för persontransporter av god kvalitet med trafikstart 2017. För att kombinera serviceresor och linjetrafik till ett gemensamt system så bör trafiken planeras tillsammans för att beskrivas i ett förfrågningsunderlag. Linjetrafiken och den anropsstyrda trafiken skall förenas i ett gemensamt kollektivtrafiksystem innehållande Tåg i Bergslagens tåglinjer, regionala linjer med buss, lokal landsbygds- och tätortstrafik och serviceresor (anropsstyrd trafik). Linjetrafiken bör organiseras med hänsyn till att den kan ta emot anslutningsresor från serviceresor. Den anropsstyrda trafiken bör organiseras utifrån att vissa resor skall ske till och från linjetrafik.

7.5 Vidgat utrymme i kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen har ändrats och kompletterats i andra avseenden. Bland annat ges den regionala kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att etablera nationsgränsöverskridande kollektivtrafik. Men bara under förutsättning att trafiken är av regional karaktär, d.v.s. domineras av arbetspendling eller annat vardagsresande. Lagändringen gör det möjligt, även i de fall landstinget är ensamt ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken, för en kommun inom länet att finansiera trafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla. Att en sådan tilläggsfinansiering tillåts innebär inte någon förändring av den regionala kollektivtrafikmyndighetens samlade ansvar för kollektivtrafiken i länet, utan syftar till att möjliggöra "extrasatsningar" från kommuner med högre ambitionsnivå än den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

7.6 Ambitioner för framtida persontrafik på järnväg

Tåget är det självklara valet för längre resor inom och mellan länen. Genom en tät och systematisk tågtrafik binds regioncentra ihop samtidigt som mellanliggande orter kommer inom pendlingsavstånd till dessa. En fast tidtabell, med fasta ankomst- och avgångstider, gör det enkelt för resenärerna eftersom tågen avgår samma minut per timme. Genom att ha systematiska möten på vissa knutpunkter förenklas matningen till och från tågen för anslutande kollektivtrafik. I det här kapitlet beskriver vi vilken tågtrafik vi helst vill se utvecklas. Medvetenheten är stor om de prioriteringsavväganden som behöver göras och de diskussioner som behöver göras med finansiärer och partnerlän. Den trafik vi tillsammans har inflytande över är det regionala tågsystemet som Tåg i Bergslagen AB trafikerar.

Dalabanan

Trafiken på Dalabanan/Siljansbanan bedrivs till större delen kommersiellt och Regionala kollektivtrafikmyndigheten har under åren haft kontakt med SJ om trafiken och samarbetat med Dalabanans Intresseförening. Målet på sikt ska vara att det ska gå ett tåg i timmen mellan Borlänge och Stockholm. På kortare sikt handlar det dock om en trafik utifrån dagens tidslägen plus ytterligare några avgångar i enlighet med SJ:s avisering att sätta in ytterligare tåg på sträckan. I ett tidtabellsupplägg trafikeras sträckan Stockholm-Borlänge med 14 dubbelturer vilket motsvarar timmestrafik under större delen av dagen med några luckor mitt på dagen och sent på kvällen. Anslutningar till Mora skall finnas för alla turer.

Bergslagsbanan

Pendlingen utefter Bergslagsbanan är relativt omfattande idag men bör också ha stor potential att utökas ytterligare. Särskilt mellan Ludvika-Örebro, mellan Ludvika-Falun/Borlänge samt Falun/Borlänge-Gävle. För pendlingen mellan Falun-Borlänge skulle det krävas en mycket tät tågtrafik för att ersätta dagens 10-minuterstrafik med buss. Här krävs förmodligen minst 20-minuterstrafik något som inte är aktuellt innan dubbelspår finns på sträckan. På kortare sikt är det möjligt att med i sammanhanget mindre investeringar åstadkomma relativt stora restidsförbättringar mellan Borlänge och Örebro. Åtgärderna handlar till stora delar om att fordonen får köra fortare och möjliggöra samtidig infart vid stationer. Sammantaget kräver förslaget för Dalarnas del följande åtgärder på Bergslagsbanan: Nytt stationsläge i Korsnäs (Falun Ö), femtågsmöte på Borlänge station, mindre åtgärder för samtidig infart på Ludvika station som tillåter systemmöten, mindre åtgärder som tillåter ”flygande möten” längs sträckan och högre hastighet.

Godsstråket genom Bergslagen

Vad gäller godsstråket genom Bergslagen Mjölby-Storvik (Örebro-Gävle) finns möjligheter till utökad trafik till tvåtimmarsstrafik. Detta speciellt genom de investeringar som avses att göras i stråket på ca. 800 Mkr. Utökad persontrafik till främst arbets- och högskoleorterna Gävle och Örebro ger delar av Dalarna och angränsande orter en möjlighet till förbättrad arbets- och studiependling. För Avestas del bör också den stora potentialen finnas i en ökad pendling till och från Uppsala län. För pendling mot Norberg och Fagersta finns idag också en väl utbyggd busstrafik genom Västmanlands Lokaltrafiks linje 500.

Bergslagspendeln

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

Inlandsbanan

Persontrafik bedrivs sommartid på sträckan Mora-Gällivare. Under vintersäsongen körs Snötåget, direkttåg, Malmö-Stockholm-Röjan och Mora-Östersund, vilket möjliggör för resenärer från bland annat Mälardalen att ta sig smidigt till fjällen. Inlandsbanan kan på sikt få betydelse för pendling mellan Orsa och Mora.

7.7 Bättre och effektivare persontrafik på järnväg

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

Utifrån de utredningar som genomförts av berörda banor framgår det tydligt att det idag finns en kapacitetsbrist i Dalarnas järnvägsnät. Diskussioner om dubbelspår finns på delar av sträckorna men för närvarande saknas medel i nationell plan till sådana investeringar. Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län och Uppsala, Heby och Sala kommuner har dock tillsammans med dåvarande Banverket tecknat en avsiktsförklaring om åtgärder på Dalabanan avseende prioritering och finansiering. Denna syftar till att möjliggöra tätare trafik med persontåg och bättre tidhållning på Dalabanan. På kort sikt handlar åtgärderna om att skapa en effektiv tidtabell med ett tåg i timmen med restid mellan Borlänge och Uppsala på 89 minuter.

8 TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSVARIATION

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

8.1 Inventering och åtgärder

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

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

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

Bytespunkter vid resecentrum eller järnvägsstation

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

*Särskild kollektivtrafik (SÄK)

Figur 9. Sammanfattning av inventeringen, vid resecentrum eller järnvägsstation

Bytespunkter utan tågrelation

Buss-Buss	Kommun	Väntsal	Tillgänglighet	Byte SÄK*
Avesta busstation	Avesta	Ja	Nej	Ja
Borlänge centrum	Borlänge	Väderskydd	Ja	Nej
Falu centrum	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Bjursås korsvägen	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Enviken busstation	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Myrgatan Hedemora	Hedemora	Väderskydd	Ja	Nej
Malung station	Malung-Sälen	Ja	Nej	Ja
Mora busstation	Mora	Ja	Ja	Ja
Orsa centrum	Orsa	Väderskydd	Nej	Ja
Smedjebacken centrum	Smedjebacken	Väderskydd	Ja	Ja
Säter torget	Säter	Väderskydd	Nej	Ja
Vansbro station	Vansbro	Väderskydd	Nej	Ja
Älvdalen busstation	Älvdalen	Väderskydd	Ja	Ja

* Särskild kollektivtrafik (SÄK)

Figur 10. Sammanfattning av inventeringen, vid bytespunkter utan tågrelation

Sambanden mellan infrastrukturplaneringen och den strategiska planeringen av kollektivtrafiken är mycket viktiga. Insatserna i infrastrukturplanen i många fall avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i linje med tåg- och busstrategierna.

Fallstudie avseende tillgänglighet

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

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

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

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

Utvärderingsmomentet i juni har bland deltagarna upplevts som mycket positivt. Det är viktigt att projektet inte slutar med denna rapport utan följs upp och leder till konkreta förbättringar. Ansvaret för bristerna är uppdelat och det krävs därför samarbete

mellan olika parter för att hela resan ska fungera för alla. De upplevelser som varit återkommande för många av de undersökta bytespunkterna är:

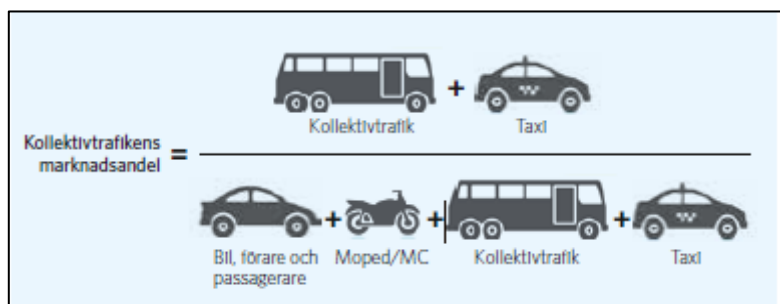
- **Bristfälliga ledstråk och ledytor.** Det är viktigt med helheten, att stråken är korrekt utformade från plats A till plats B.
- **Svårigheter att köpa biljett.** Om det inte finns personal att prata med är det extra viktigt att det finns användarvänliga och lättillgängliga biljettautomater. Många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

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

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

9 ÖKAT RESANDE OCH ÖKAD MARKNADSANDEL

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



Figur 11. Formel för beräkning av kollektivtrafikens marknadsandel

9.1 Stor potential

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

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

9.2 Olika lokala förutsättningar

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

9.3 Resenärernas önskemål

Från olika kundundersökningar och genom den kunskap som byggs upp i trafik-planeringen finns kunskap om vilka kvalitetsegenskaper som värderas av resenärerna och som har betydelse för valet av färdmedel. De egenskaper som gör kollektivtrafiken attraktiv och konkurrenskraftig spänner över ett brett fält med allt från linjenät, turutbud, restid, komfort, punktlighet och förutsättningar för byten till information om trafik, priser och biljetter, samt inte minst den bild man har av trafiken som en **kundorienterad, trygg, , praktisk och attraktiv trafik** som man gärna använder och återkommer till. Kollektivtrafikens attraktion påverkas också av möjligheterna att kombinera olika trafikslag (exempelvis att ta med cykel ombord på tåg eller att kombinera bil, buss och tåg). Kundperspektivet på kollektivtrafiken innebär att resenärens hela resa ska bilda utgångspunkt. Det betyder att frågor kring sammankopplingen av länkar i reskedjan, bytespunkternas utformning, biljettsystemet och en kundanpassad trafikinformation är viktiga. Även det direkta bemötandet mot kunden är viktigt.

10 KOSTNADS- OCH RESANDEUTVECKLING

10.1 Kostnadsutveckling

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

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

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

10.2 Resandeutveckling

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

I Gotlands och Dalarnas län görs de längsta bussresorna, varje bussresa är i genomsnitt 25 kilometer lång. I Stockholm är den genomsnittliga bussresan istället endast

sex kilometer lång och i Skåne sju kilometer lång. En viktig förklaringsfaktor till de stora regionala skillnaderna i reslängd mellan delar av landet är dels länens storlek och omfattningen av gymnasiependling. I Dalarna har antalet resor med buss under flera år pendlat mellan 12,5 och 13 miljoner. Det totala antalet resor i hela Tåg i Bergslagens system, d.v.s. i fyra län var 2013 cirka 3 miljoner.

10.3 Framtidens resande och kostnader

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

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

10.4 Stimulera minskad bilanvändning

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

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

Flera av åtgärderna är välbekanta och det beror på att det varit ett enträget arbete under flera år med att informera om att minska bilanvändandet. Mobility management är ett samlingsbegrepp för mjuka åtgärder som styr mot miljömässigt hållbart resande. Generella satsningar syftar ofta till att förbättra allmänhetens förståelse av problem kopplade till färdmedelsval samt vad som kan göras för att lösa dessa problem, inklusive beteendeförändring.

11 ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN

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

11.1 Region Dalarnas kontrollista

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

Bevisbördan

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

Kunskapskravet

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

Försiktighetsprincipen

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

Bästa möjliga teknik

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

Lokaliseringsprincipen

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

Hushållningsprincipen

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

Produktvalsprincipen

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

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

11.2 För miljöns kvalitet

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

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

12 UPPFÖLJNING AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

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

En uppföljning av specifika mål och åtgärder ger ingen helhetsbild, utan mer en fragmentarisk bild av kollektivtrafiken utveckling i Dalarna. Det strategiska utvecklingsarbetet styrs av att uppfylla målbilden, men det finns samtidigt många externa faktorer som kan påverka Trafikförsörjningsprogrammets genomförande. Allt från ändrade regelverk, skattesystem, storskaliga förändringar i omvärlden till värderingsförskjutningar i olika befolkningsgrupper har mycket stor betydelse för i vilka spår utvecklingen kommer att löpa. Därför är det extra viktigt att bedöma kollektivtrafikens utveckling i ett brett samhällsperspektiv där både branschens och omvärldens inverkan tas i beaktan.

13 GENOMFÖRANDE

Kollektivtrafiken med buss och tåg i Dalarna har en potential som behöver tas tillvara. I de tidigare avsnitten finns förslag på en mängd åtgärder som både är realistiska och utvecklingsbara. Det kontinuerliga arbetet ska grundas på Trafikförsörjningsprogrammet vilket är den politiska inriktningen för länets kollektivtrafik. Programmet är också viktigt som utgångspunkt för de upphandlingar av buss och tågtrafik som kommer att genomföras de närmaste åren. Det behövs ingen komplicerad bild av vilka de inblandade primära aktörerna är. Det är Region Dalarnas bolag (från 2018 Kollektivtrafikförvaltningen) AB Dalatrafik och Tåg i Bergslagen AB som ska ansvara för genomförandet. I de bolagsordningar och direktiv som finns för de två bolagen framgår detta tydligt och att de är experter på sina områden. Det är lika tydligt att Region Dalarna (från 2018 Kollektivtrafikmyndigheten inom Landstinget Dalarna) formulerar den politiska inriktningen för trafiken och upphandlingarna samt beslutar om ägardirektiv.

Målen och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten i det kommande strategi- och utredningsarbete som kommer att ske. I dessa arbeten kommer Region Dalarna bland annat närmare att studera buss- och tågtrafikens utveckling, landsbygdens utmaningar och tillgänglighetsanpassningen. Utifrån trafikförsörjningsprogrammet och de kommande strategierna kommer åtgärdsplaner på en rad områden, däribland tillgänglighetsanpassning av hållplatser att tas fram, som kommer vara till grund för det faktiska genomförandet.

LITTERATURLISTA

Överordnade dokument

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

Parallella utvecklingsdokument

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

Övriga referenser

Den goda resan, Region Dalarna
TRAST, SKL
Kol-TRAST, SKL
Storregional systemanalys, Mälardalsrådet
Rapport: 2017:08 Bostadsmarknaden i Dalarna 2017, Länsstyrelse Dalarna
*Fordonsbehov i Tåg i Bergslagen med bilagorna "Utdrag ur regionala trafikförsörjningsprogram" och "In-
frastrukturbehov på kort och lång sikt", TiB*
Kollektivtrafikens samhällsnytta, Svensk kollektivtrafik
Att styra mot ökad kollektivtrafik, K2 research 2015
*Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken till år 2030 -Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna,
Svensk kollektivtrafik*
Kön i trafiken



Region Dalarna

Myntgatan 2

791 61 Falun

023-77 70 00

info@regiondalarna.se