

Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län 2022-2031

Remissutgåva

Datum
2021-12-16
Giltigt t.o.m

Diarienummer
RD21/06674
Versionsnummer
3.0

I samarbete med

Godkänt av
Kollektivtrafiknämnden



Innehåll

1.	Inledning	3
2.	Nuläge	4
2.1	Trafiken – linjetrafik och särskild kollektivtrafik	4
2.2	Myndighetsutövning – Färdtjänst och riksferdtjänst	5
2.3	Kommersiell trafik i Dalarna	5
2.4	Samhällsberedskap	6
2.5	Behovsanalys	6
2.6	Demografi, bebyggelsestruktur och marknad	8
2.7	Omvärldsfaktorer	11
3.	Vision och värdegrund	12
3.1	Vision	12
3.2	Värdegrund	12
4.	Långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Dalarna	12
4.1	Ett sammanhållet Dalarna	12
4.2	Ett klimatsmart Dalarna	13
4.3	Ett konkurrenskraftigt Dalarna	14
5.	Mål 2031	16
5.1	Samhällsekonomiska mål	16
5.2	Medborgerliga rättigheter	17
5.3	Transportpolitiska mål	17
5.4	Nationella och regionala miljömål	18
5.5	Synergier och konflikter mellan målen:	18
5.6	Bebyggelseplanering och kollektivtrafik	19
6.	Uppföljning av mål	19
7.	Tillgänglighet	19
8.	Strategiska val	21
8.1	Marknadsanalys	21
8.2	Påverkansarbete	21
8.3	Samverkan med trafikföretagen	21
8.4	Roller och processer	21
9.	Avvägningar för allmän trafikplikt	22
10.	Förutsättningar för kommersiell trafik	23
11.	Ekonomi och finansiering	23

1. Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet är ett styrdokument för kollektivtrafiken på lång sikt, från år 2022 till 2031. Programmet ger en riktning i hur kollektivtrafiken kan bidra till regionens utveckling. Region Dalarnas trafikförsörjningsprogram bygger på Agenda 2030, Regionplanen, den regionala utvecklingsstrategin – Dalastrategin samt länstransportplanen och fokuserar på de delar som rör allmän och särskild kollektivtrafik. Vi arbetar utifrån de tre målområden som kopplar an till hållbarhet inom social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet:

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

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

Det finns även ett lagkrav på att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige ska ha ett trafikförsörjningsprogram:

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Framtagande av regionalt trafikförsörjningsprogram är en del av lag 2010:1065 om kollektivtrafik. I enlighet med §10 i lagen ska programmet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- Åtgärder för att skydda miljön,
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning
- De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över kollektivtrafiklagen och i det ingår tillsyn över trafikförsörjningsprogrammet.

Enligt vägledning framtagen av Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, ska trafikförsörjningsprogrammet ha en stark karaktär av politiskt, strategiskt program samt beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten vill uppnå med kollektivtrafiken. Vidare beskriver vägledningen att programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

2. Nuläge

Dalarna befinner sig mitt i en global pandemi. Det är en tid då alla ställs inför utmaningar som vi måste hantera på ett klokt och ansvarsfullt sätt. För kollektivtrafikens del har pandemin inneburit stora förändringar vad det gäller resande, trafik, möjligheten att skaffa färdbevis samt ensamåkning vid serviceresor samtidigt som trafiken behövde upprätthållas.

Restriktionerna för att hindra smittspridning lättades under hösten 2021 men har delvis återinförts i slutet av 2021. Nulägesinformationen i trafikförsörjningsprogrammet utgår från år 2019 som är det senaste normalåret innan pandemin bröt ut.

2.1 Trafiken – linjetrafik och särskild kollektivtrafik

Dalatrafik har som mest 60 000 resor om dagen och 10 miljoner resor varje år bestående av linjetrafik och serviceresor.

Linjetrafiken bedrivs med stråklinjer, stadslinjer, landsbygdslinjer och flexlinjer via cirka 7 500 hållplatser. Stråktrafiken har 11 linjer varav 7 direktbussar och 4 linjer tågtrafik. Varje vardag körs 195 stads- landsbygds- och flexlinjer. Totalt blir det cirka 2550 turer varje dag. Kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken i Dalarna. De regionala busslinjerna täcker stor del av det allmänna vägnätet och de större tätorterna. Även om kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken är turtätheten på vissa busslinjer låg, i synnerhet på busslinjer med lågt resandeunderlag där kollektivtrafiken endast finns till för att tillgodose skolungdomars behov av resor till skolan. Kollektivtrafiken har 12 procent av det motoriserade resandet år 2019.

Region Dalarna är en av fyra ägare till Tåg i Bergslagen som trafikerar:

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

Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skol- och särskoleskjutsar, resor till och från korttidsboende och kommunresor. 2019 gjordes cirka 666 000 serviceresor. Alla dessa former av resor kräver någon form av särskilt tillstånd från ansvarig myndighet vilka handlägger och beslutar om den sökande är berättigad till helt eller delvis samhällssubventionerade resor. Vår beställningscentral samordnar länets särskilda kollektivtrafik. 2019 hanterade de 308 000 resebeställningar. Trafiken är 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.

2.2 Myndighetsutövning – Färdtjänst och riksfärdtjänst

Region Dalarna har i uppdrag av Dalarnas kommuner ansvaret för myndighetsutövningen gällande färdtjänst och riksfärdtjänst i länet. Utredning och prövning av tillstånd för färdtjänst organiseras och 2019 kom det in 2250 ansökningar och 6437 personer hade ett aktuellt färdtjänstillstånd.

2.3 Kommersiell trafik i Dalarna

2.3.1 Busstrafik

Det bedrivs kommersiell busstrafik av:

- Masexpressen: Dalarna - Stockholm
- Fjällexpressen: Skåne, Västkusten, Värmland – Dalafjällen
- Viatour Resor & Event AB: Stockholm – Grövelsjön
- Flixbuss: Flertal orter i Dalarna

2.3.2 Tågtrafik

Det bedrivs kommersiell tågtrafik av:

- SJ: Mora/Borlänge/Falun - Stockholm
- Tågab: Falun – Göteborg

Trafiken på Dalabanan bedrivs till större delen kommersiellt och Regionala kollektivtrafikmyndigheten har under åren samverkat med SJ och Dalabanas Intresseförening om trafiken. 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.

Vad det gäller utveckling av tågtrafik, kommersiell eller subventionerad, finns det en begränsning i att det inte finns dubbelspår, svårigheter att få tag på tåg som uppfyller fordonskrav gällande komfort och säkerhet samt tillgång på tågslägen. Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län och Uppsala, Heby och Sala kommuner har 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.

2.3.3 Flygtrafik

I Dalarna finns tre flygplatser med reguljärtrafik; Dala Airport i Borlänge, Mora-Siljan Flygplats i Mora och Scandinavian Mountains Airport i Rörbäcksnäs. Från Borlänge går det även chartertrafik. Denna typ av flygtrafik är just chartertrafik och inte kollektivtrafik. Däremot är flygplatsen en viktig knutpunkt både regionalt och lokalt, därför är det viktigt med möjlighet till kollektivtrafik till och från flygplatsen.

Från Sälen (Rörbäcksnäs) går det charterflyg för fjällturism. Även flygplatsen i Sälen är i behov av kollektivtrafik för att möta upp både lokala och regionala behov av resor till och från flygplatsen.

2.4 Samhällsberedskap

Region Dalarnas kollektivtrafik är samhällsviktig funktion enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

Region Dalarnas regionala kris- och katastrofmedicinska beredskapsplan anger att regionens krisberedskap handlar om att ha en god beredskap och krishanteringsförmåga så att verksamheten fungerar oavsett yttre omständigheter. Kollektivtrafiken ingår i samhällets krisorganisation och kan exempelvis användas vid utrymning och evakuering.

Kollektivtrafiken påverkas indirekt och direkt av olyckor, skogsbränder, bränder i fastigheter, terrorattentat, extremväder både vinter och sommar, strömavbrott, översvämningar, stora anhopningar med människor till fots oavsett anledning.

Förvaltningen ska kunna:

- Upprätthålla och säkerställa funktions- och driftssäkerhet vid samhällsstörningar
- Aktivera, mobilisera och omfördela resurser
- Sprida information till drabbade, anhöriga, allmänhet, internt inom verksamheten, till samverkande myndigheter, organisationer och media i händelse av
- Särskild händelse – händelse som kräver att resurserna måste organiseras, ledas och användas på särskilt sätt såsom transportolyckor, explosioner, bränder, utbrott av allvarlig smitta, spridning av farliga ämnen, infrastrukturstörning och väpnat angrepp samt psykosocial påverkan på samhället som en följd av traumatiska händelser.
- En extraordinär händelse – allvarlig störning eller överhängande risk för störning av viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser och/eller hotar grundläggande funktioner, exempelvis elförsörjning, vår hälsa eller vår frihet.

2.5 Behovsanalys

Dalarna behöver kollektivtrafik för att binda samman länet, ge ett klimatsmart alternativ till bilen och även bidra till ekonomiska vinster. För att skapa goda förutsättningar för människor att bo, leva, trivas och verka i vår region behöver vi arbeta med hållbarhet utifrån social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Kollektivtrafiken måste ta en större marknadsandel

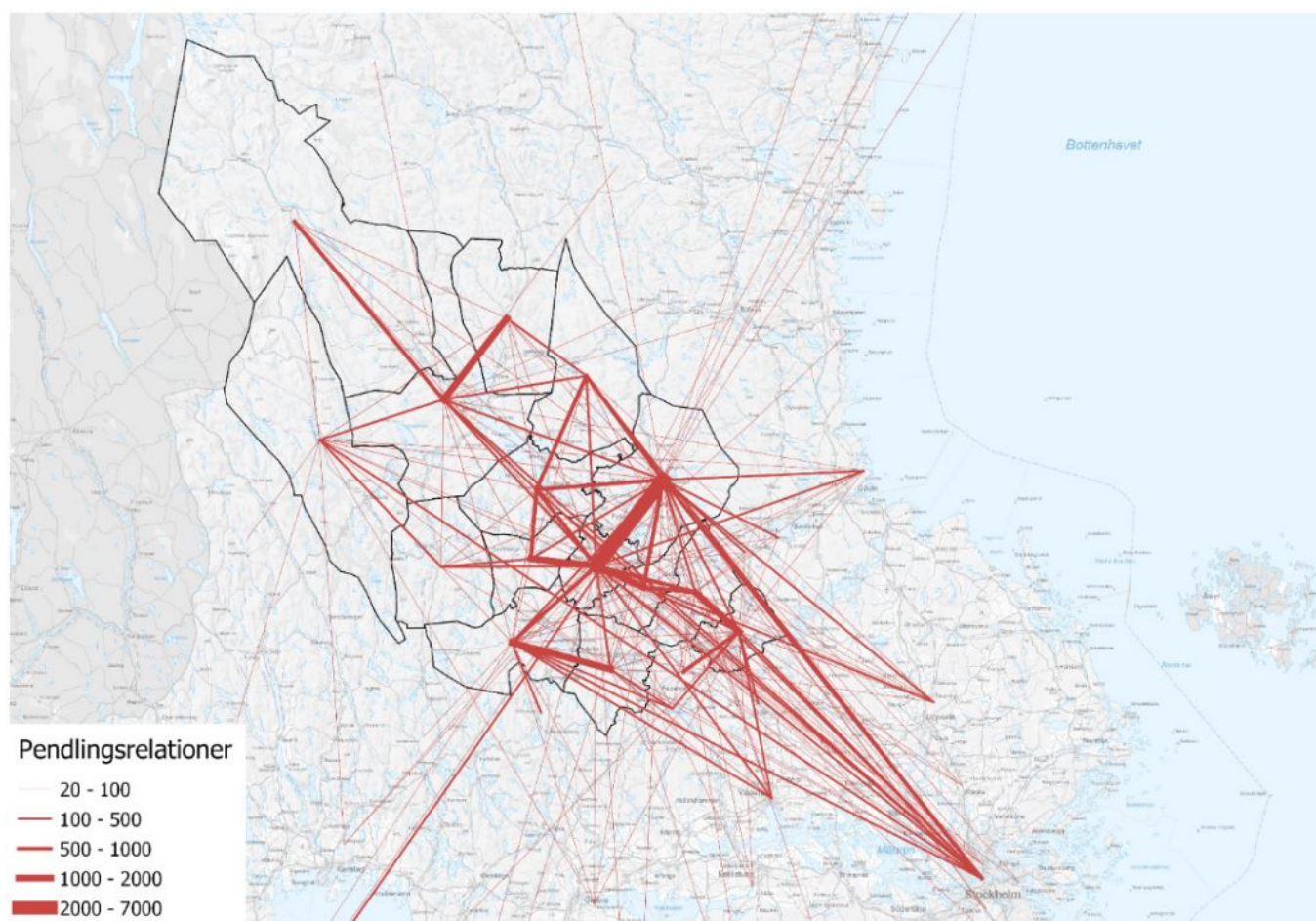
av det motoriserade resandet för att vi ska få en hållbar utveckling i Dalarna.

Skoltrafik utgör en grund i länets kollektivtrafik. För att täcka behovet att kunna åka kollektivt har Dalarna valt att öppna skolutturen, det vill säga låta alla resenärer nyttja även skoltrafiken. Mängden av skoltrafik tenderar att öka i och med att skolor, allra helst i lands- och glesbygd stängs och centraliseras.

Utvecklingen talar för att människor i allt högre utsträckning väljer, och vill kunna välja, utbildning och arbete oberoende av bostadsort. Samtidigt finns också ofta rätt kompetens för organisationer och företag på andra orter än där man är lokaliserad. Även om arbetsuppgifter och utbildningar kan ske på distans är fysisk infrastruktur fortfarande en central fråga. Den regionala arbetsmarknadens funktionssätt är därmed beroende av goda livsmiljöer och god infrastruktur med kollektivtrafik både inom Dalarna såväl som över länsgränsen. För att få ett levande Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet behöver vi samverka med offentliga förvaltningar, näringsliv och civilsamhälle samt bygga ut infrastrukturen både på väg som järnväg för att lägga grunden till bättre tillgänglighet.

Dalarna har en stark och växande besöksnäring. Det är den största besöksdestinationen i landet utanför de tre storstadsregionerna. Besöksnäringen varierar per säsong och område. För att erbjuda hållbara resor för besöksnäring och arbetskraft behöver kollektivtrafiken utvecklas för att kunna vara ett alternativ till bilen.

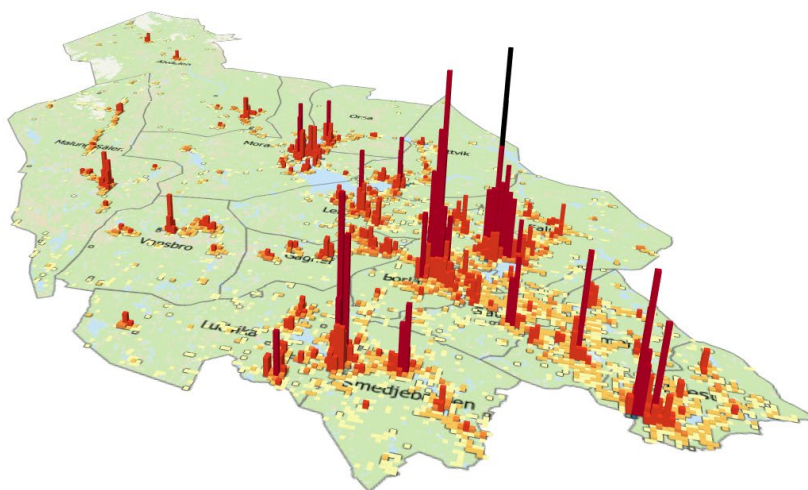
För att minska miljöpåverkan behöver bilismen minska till fördel för kollektivtrafiken. Dalarna har ett mycket högt bilinnehav i förhållande till landet i övrigt. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilresor måste det vara enkelt, prisvärt och/eller tidseffektivt att resa kollektivt. Det gäller hela resan; från planering, informationsinhämtning, köp av färdbevis, framkomlighet till hållplats, cykel- och bilparkering, tillgänglighet i både fasta och rörliga resenärsmiljöer till slutdestination.



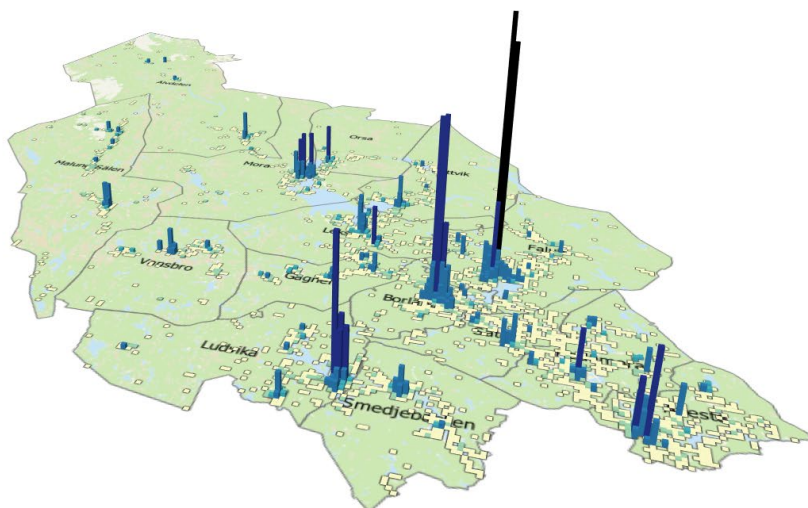
Figur 1. En pendlingsrelation innebär att en individ bor i en kommun och arbetar i en annan. I denna karta illustreras pendlingen åt båda håll, så kallad bruttopendling (ex. både de som pendlar från Älvdalen till Mora och de som pendlar från Mora till Älvdalen). Pendlingen illustreras på kommunnivå där linjerna startar och slutar i kommunernas centroid, dvs. i mitten av varje kommun. Pendling till och från andra länder är inte med i denna karta.

2.6 Demografi, bebyggelsestruktur och marknad

Dalarna har strax under 300 000 invånare och består av 15 kommuner. Det är Sveriges fjärde största län till ytan med en stor variation av natur- och kulturlandskap, fjäll, sjöar, skog, jordbruksmark, som tillsammans bidrar till länets karaktär. Länet präglas av en flerkärnighet med många kommuner, flera av dem små befolkningsmässigt. Här ryms landsbygder, samhällen och städer med stora ytor som är mycket glest befolkade. Dalarnas största regionala kärna är Falun och Borlänge, som också utgör den största arbetsmarknadsregionen och har ungefär 45 procent av kollektivtrafiken. En positiv utveckling och tillväxt i Falun-Borlänge är viktig för utvecklingen i hela Dalarna. Här är flera läns gemensamma funktioner lokaliserade, såsom Högskolan Dalarna, länsstyrelsen, läns kulturen och regionsjukhuset. Här finns också länets logistiknav. Mora, Avesta och Ludvika är delregionala noder. Runt länets noder finns goda möjligheter att utveckla mer sammanhållna marknader för arbete, studier, boende och service. En god tillgång till stråktrafik är viktig för att möjliggöra tillgängligheten. Många människor i Dalarna har sina arbetsplatser utanför länet och därför behövs även länsöverskridande kollektivtrafik både på väg och järnväg.



Figur 2. Befolkningsmängd per kilometerruta.



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

I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraftindustri; globala företag vars konkurrenskraft bygger på innovation, forskning och utveckling. Här finns även mängder av små och medelstora företag och en företagarkultur där tradition möter förnyelse. Bygg, handel och service är framträdande branscher med stor betydelse för den regionala arbetsmarknaden. För att få rätt kompetens till arbetstillfällena behöver arbetsmarknadsregionerna förstöras. Även medborgarna behöver vidga sina områden för att hitta jobb som matchar deras kunskaper. Det finns positiva effektsamband mellan tillgång till kollektivtrafik och sysselsättning. Arbetspendling med kollektivtrafik är en viktig pusselbit för att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig region men som även bidrar till ekologisk hållbarhet.

Dalarna är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i Sverige. Det finns samtidigt stora inomregionala skillnader där södra och mellersta Dalarna har en tätare och yngre befolkning än de norra länsdelarna. Detta faktum, att befolkningen är yngre i tätare miljöer, är en starkt bidragande faktor till urbanisering – det föds helt enkelt fler barn där.

En regional utmaning är att få fler unga att välja att bo i Dalarna. En växande respektive en krympande befolkning medför olika typer av utmaningar för olika platser i Dalarna. Ett krympande befolkningsunderlag medför inte minst svårigheter att upprätthålla lokal service, vilket i sin tur kan bidra till ytterligare befolkningsminskningar och också skapa en känsla av utanförskap. Det är ekonomiskt svårt att motivera att trafikera gles- och landsbygd där få bor och där få väljer att resa kollektivt. En följeffekt är att gles- och landsbygd blir mer otillgängligt. Ett växande befolkningsunderlag medför andra utmaningar. Det ställs bland annat krav på nya bostäder för att undvika trångboddhet, och infrastruktur behöver byggas ut vilket är förenat med stora kostnader. Kommuner med en stor eller växande besöksnäring behöver hantera skillnader i tryck på sina verksamheter beroende på säsong.

Befolkningen i Dalarna ökar och det är en följd av ökad invandring. Då de som invandrar till Sverige generellt sett är yngre än de inrikes födda sker också en förnyring av befolkningen. Invandring är därmed en del i lösningen att hantera den demografiska utmaningen, under förutsättning att de som invandrar integreras på arbetsmarknaden och inkluderas i samhället. Tyvärr ser vi en ökad segregation där bostadsområden med stor socioekonomisk andel ökar. Det råder brist på samhällskontrakt vilket innebär utmaningar. Tryggheten hotas och trafikering av vissa områden har påverkats. Samtidigt är tillgängligheten en nyckel i att bryta isoleringen och skapa möjligheter till att resa till arbete, studier och andra aktiviteter.

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att bryta segregationen. Den demografiska trenden i västvärlden är att låga födelsetal och ökad livslängd har medfört en allt äldre befolkning. Tittar man på det som kallas försörjningskvot så är Dalarna det län i Sverige som har lägst andel i arbetsför ålder i relation till övrig befolkning. Inom det kommande decenniet innebär den här utvecklingen att Dalarna kommer att ställas inför ett läge med arbetskraftsbrist, minskad skattekraft och ökad efterfrågan på välfärdstjänster. För kollektivtrafiken innebär den demografiska utvecklingen att andelen skolresor och serviceresor kommer att öka.

2.7 Omvärldsfaktorer

Kollektivtrafiken i Region Dalarna påverkas av omvärlden. Det handlar om miljö- och klimatfrågor, urbanisering, demografi, segregation och pandemi. Vi behöver möta de utmaningar som vi ställs inför för att säkerställa trafiken i länet.

Effekterna av klimatförändringarna blir allt mer allvarliga. För världen som helhet medför klimatförändringarna en ökning av katastrofer och kriser i form av översvämningar, torka, stormar, utslagna ekosystem och hot mot den biologiska mångfalden, nya sjukdomar, konflikter om vattenresurser samt människor på flykt. Även i Dalarna syns klimatförändringarna. Länet har under de senaste åren drabbats av såväl stora bränder som översvämningar. Ett gradvis varmare klimat påverkar bland annat snötillgången och leder till förlust av biologisk mångfald. Också förutsättningarna för vårt lokala jord- och skogsbruk påverkas när den biologiska mångfalden hotas. En miljömässigt hållbar omställning är en grundläggande utmaning som vi möter genom minskad mängd koldioxidutsläpp och kemikalieanvändning.

Runtom i världen pågår det en urbanisering, människor i stora delar centraliseras till storstadsområden där det är god tillgång till arbetstillfällen, studiemöjligheter, service och nöjen. Det leder i en förlängning till att lands- och glesbygd avfolkas och tappar livskraft.

Västvärlden har en tydlig demografisk trend i låga födelsetal och ökad livslängd vilket medför en äldre befolkning. Försörjningskvoten, förhållandet mellan befolkningen gentemot barn, unga och pensionärer, blir lägre och det blir en mindre andel av befolkningen som får bära samhällets kostnader.

En oväntad yttre faktor är Coronapandemin. Den bröt ut i början av 2020 och påverkar samhället och våra förutsättningar att resa kollektivt i hög grad. Det är problematiskt att minska smittspridning genom distansering i begränsade utrymmen, exempelvis ombord på bussar, tåg, hållplatser, vänthallar och resecentrum. Extra bussar sattes in på turer med många resenärer. Resenärer uppmanades att undvika resa kollektivt, resa bara då man var tvungen och på tider då färre reste. Smittoriskerna för bussförare medförde att framdörrarna hölls stängda under en lång tid samt att de främre sittplatserna spärrades av. Försäljning av färdbevis och aktivering av periodkort begränsades, vilket ledde till att ekonomin påverkades negativt. Det blev svårt för de resenärer som saknade en smart mobiltelefon att införskaffa färdbevis. Andra bekymmer kopplade till stängda framdörrar var friåtkomlighet, ordningsproblem samt skadegörelse ombord på bussar. Servicetrafiken ställde om från gemensamma resor till ensamåkning. Det krävde både fler fordon och förare. Trots utmaningar lyckades vi upprätthålla kollektivtrafiken så att de som behövde resa kollektivt med våra bussar, bilar och tåg kunde göra det.

3. Vision och värdegrund

3.1 Vision

Tillsammans strävar vi efter att kollektivtrafik är det självklara valet näst efter att gå och cykla.

3.2 Värdegrund

Kollektivtrafik bidrar till hållbar utveckling i länet genom attraktiv, lättillgänglig, pålitlig och trygg trafik som håller samman regionen.

4. Långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Dalarna

4.1 Ett sammanhållet Dalarna

I ett sammanhållet Dalarna finns goda livsmiljöer som skapar en känsla av närhet. Ett Dalarna som upplevs nära ska möjliggöra för människor och företag att på ett hållbart och resurseffektivt sätt nå varandra, genom en tillgänglig och tillförlitlig transportinfrastruktur, en fungerande kollektivtrafik, en utbyggd digital infrastruktur, och en god bebyggd miljö. Ett Dalarna som upplevs nära karaktäriseras av en hållbar och sammanhållande samhällsplanering som knyter ihop arbetsmarknadsregioner och studieorter med goda livsmiljöer och tar tillvara platserns möjligheter. God tillgänglighet till statlig, regional och kommunal service påverkar människors levnadsvillkor och är viktig för en plats attraktivitet. God tillgång till vård bidrar exempelvis till människors känsla av trygghet medan ett rikt kulturliv och utbud av idrotts- och fritidsaktiviteter gör länet attraktivt för både invånare och besökare. Det stärker även förutsättningarna för väl fungerande välfärd och demokrati. Ett sammanhållet Dalarna är inkluderande, jämställt och jämlikt där människor mår bra och där alla ges möjlighet att utvecklas och känna att de är en del i samhällsutvecklingen. Resenärer känner sig trygga både i fasta och rörliga miljöer, d.v.s. på hållplatser, vänthallar och resecentrum såväl som ombord på bussar och tåg. För att klara utmaningen av ett sammanhållet Dalarna, framför allt i glesbygd behövs nya innovativa lösningar till kollektivt resande. Det kan vara möjlighet till att boka på en resa med övriga offentliga och privata turer, kombinera olika former av transporter eller erbjuda en bilpool.

Position 2031:

- Kollektivtrafiken binder samman områden och motverkar segregation och polarisering.
- Kollektivtrafiken möjliggör utökade arbetsmarknadsregioner.
- Start- och slutpunkter samt nav som utgår från resandeströmmar och behov.
- Starka stråk där många bor och där många reser.
- Ökad turtäthet där många reser.
- Pålitlig trafik som har en kontinuitet och frekvens.
- Fysisk och digital tillgänglighet.

- Jämlik och jämställd kollektivtrafik.
- Trygga fasta och rörliga resenärsmiljöer.
- Innovativa lösningar ger en ökad tillgänglighet till att resa kollektivt.
- Utvecklad infrastruktur möjliggör tät trafik på väg och järnväg.

Prioriteringar:

- Informera om kollektivtrafikens fördelar vad det gäller social hållbarhet.
- Samverkan och samsyn med kommuner, myndigheter, regioner, stat, övriga aktörer och civilsamhälle för att kunna erbjuda en sammanhållen samhällsplanering.
- Smarta linjedragningar som är anpassade till resandemönster och behov.
- Verka för ökad tillgänglighet för arbetsgivare, arbetstagare, studenter och elever.
- Verka för ökad tillgänglighet till vård och omsorg.
- Verka för ökad tillgänglighet till kultur, bildning och fritidsaktiviteter.
- Utveckling av digitala lösningar för kollektivt resande.
- Tillgängliga resecentrum, knutpunkter, hållplatser och fordon samt digitala kanaler.
- Trygghetsskapande åtgärder i fasta och rörliga resenärsmiljöer samt samverkan för att möjliggöra säkerhet.
- Samverkansform för innovativa kollektiva resor.
- Samverka för att stärka och utveckla infrastruktur och trafikering, både på väg som järnväg.

4.2 Ett klimatsmart Dalarna

Ett klimatsmart Dalarna är ett resurseffektivt Dalarna utan klimatpåverkande utsläpp. Resande sker på ett enkelt och miljömässigt hållbart sätt. Därför behöver vi utsläppsminskande åtgärder såsom skyndsamt utfasning av fossila bränslen och investeringar i infrastruktur som stödjer omställningen. Kollektivt resande har en central roll i utvecklandet av en klimatsmart och resurseffektiv, men också mer jämställd och jämlik mobilitet. Den traditionella kollektivtrafiken måste kompletteras med nya mobilitetslösningar och tjänster, särskilt för länets glesa miljöer. Kollektivtrafik är förenat med höga kostnader, samtidigt som det finns samhällsekonomiska vinster. För att klara omställningen krävs mod att ställa olika kostnader mot varandra. Andelen kollektiva resor av det motoriserade resandet behöver öka. Transportsnål fysisk planering på lokal nivå bidrar till att resor mellan bostäder, arbets- och studieplatser samt andra viktiga målpunkter sker kollektivt, till fots eller cykel. En ökad strategisk regional samhällsplanering med stärkt koppling mellan infrastrukturplanering, kollektivtrafikplanering och kommunernas bostadsplanering ökar möjligheterna till ett resurseffektivt och klimatsmart transportsystem och hållbar mobilitet.

Position 2031:

- Ökad marknadsandel av det motoriserade resandet.
- Samhällsplanering som möjliggör klimatmedvetna val, kollektivt resande och kombinerad mobilitet.
- Anpassat trafikutbud utifrån resandet.
- Effektiv linjedragning.
- Effektiv planering av servicetrafik.
- Fordon är ändamålsenliga.
- Drivmedel uppfyller nationella energi- och klimatmål.
- Miljövådliga utsläpp till mark, vatten och luft är minimerat.
- Innovativa lösningar ger en ökad resurseffektivitet.

Prioriteringar:

- Informera om kollektivtrafikens fördelar vad det gäller ekologisk hållbarhet.
- Samarbete och samsyn för hållbar samhällsplanering.
- Smart planering av allmän och särskild kollektivtrafik för att möta resenärers behov.
- Verka för utvecklad infrastruktur som möjliggör effektiv linjedragning.
- Samarbete och samsyn med kommuner och vårdinrättningar för effektivisering av serviceresor.
- Trafikavtal som möjliggör klimatsmarta val.
- Fordon som är anpassade för behoven utifrån storlek och utrustning.
- Skapa förutsättningar för framtida drivmedel i våra depåer.
- Verka för att bygga ut ladd- och drivmedelsinfrastruktur i hela länet.
- Samverka för att få helhetssyn av trafikföretagens kemikalier, kemikaliehantering, energianvändning och emissioner för att kunna byta mot bättre och mer hållbara alternativ.
- Möjliggöra kombinerad mobilitet genom parkering för bil och cykel i anslutning till hållplatser, knutpunkter och resecentrum samt möjlighet att ta med cykel eller annat forskaffningsmedel ombord på buss och tåg.
- Verka för att skapa möjlighet att resa kollektivt i ett bredare perspektiv.

4.3 Ett konkurrenskraftigt Dalarna

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet handlar om att skapa konkurrenskraft. En väl utvecklad och hållbar infrastruktur skapar värden för näringsliv, boende och besökare. För hållbar och konkurrenskraftig kollektivtrafik som människorna väljer framför bilen är enkel, prisvärd och/eller tidseffektiv. Genom att erbjuda konkurrenskraftig kollektivtrafik får fler tillgång till hållbart resande och kan bidra till samhällsutvecklingen.

Regionens konkurrenskraft stärks om kompetenser från olika grupper oavsett ålder, kön eller bakgrund tas tillvara. Folkhälsan förbättras då det kollektiva resandet bidrar till vardagsmotion i samband med resan. En förbättrad folkhälsa resulterar bland annat i lägre sjukvårdskostnader. Innovationer som främjar det kollektiva resandet bidrar till en ekonomisk vinning. Exempel på det är kombinerade transporter som kan kapa kostnader, öka tillgängligheten och transporteffektiviteten med tillhörande miljövinster.

Position 2031:

- Resa kollektivt är det självklara valet, där det är möjligt, näst efter att gå och cykla.
- Det är enkelt, prisvärt och/eller tidseffektivt att resa kollektivt.
- Flexibla färdbevis.
- Tillgänglig kollektivtrafik.
- Att resa kollektivt är tryggt och säkert.
- Förbättrad folkhälsa.
- Smarta och hållbara kombinationer av kollektivt resande och transporter.

Prioriteringar:

- Påverkansarbete och marknadsföring för att öka det kollektiva resandet.
- Informera om kollektivtrafikens fördelar vad det gäller ekonomisk hållbarhet.
- Stöd som bidrar till ökat kollektivt resande.
- Utveckla samhällsplaneringen och förbättra kollektivtrafiken för att minska bilberoendet.
- Infrastruktur som skapar förutsättningar för enkel och tidseffektiv kollektivtrafik.
- Förbättra tillgänglighet och trafik så att fler har möjlighet att åka kollektivt.
- Erbjud attraktiva produkter och biljetter som passar resenärernas behov.
- Förenkla pris- och zonstrategi.
- Erbjud enkla och tillgängliga möjligheter att införskaffa flexibla färdbevis.
- Skapa förutsättningar för mervärde på resan samt arbete ombord.
- Skapa förutsättningar för att det kollektiva resandet ska vara pålitligt och tryggt både i fasta och rörliga miljöer.
- Innovativa lösningar som möjliggör nya former av kollektivt resande.
- Skapa förutsättningar gällande regler och villkor så att innovativa lösningar är möjliga.
- Samordna kollektivtrafik med andra transporter.

5. Mål 2031

Trafikförslörjningsprogrammet arbetar utifrån Agenda 2030 med social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet eller som det har översatts till i Dalastrategin; ett sammanhållet, klimatsmart och konkurrenskraftigt Dalarna. En viktig del i det är att öka andelen kollektivt resande av det motoriserade resandet. Det är en nyckel i att nå hållbarhetsmålen.

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 regionala standarder för trafikering, utrustning och utformning vilket förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet för resenärerna. Utöver det behövs attitydförändrande och medvetandehöjande insatser för att bryta bilismen som norm.

5.1 Samhällsekonomiska mål

För att lösa samhällsutmaningar och för utveckling och konkurrenskraft krävs ökad innovationskraft, det vill säga rörelse för fler nya idéer, varor, tjänster och processer. Det finns många kunskapsintensiva företag med en hög innovationskapacitet i Dalarna. För att ta tillvara, utveckla och kommersialisera innovationer behöver samspelet stärkas mellan ledande stora företag, små och medelstora företag, akademi och det civila samhället. Det kan ske genom att bygga upp och synliggöra kreativa och innovativa miljöer som möter utmaningar och som bidrar till att föra samman olika sektorer och aktörer. Kollektivtrafik binder samman och ger en utökad arbetsmarknadsregion som är gynnsam både för arbetsgivare som arbetstagare. Fler får möjlighet att hitta ett arbete, eller ett arbete som passar kompetensen bättre och ger därmed en lön eller högre lön. Med en större arbetsmarknadsregion får även arbetsgivaren tillgång till arbetskraft som passar verksamheten bättre och som bidrar till en positiv utveckling för arbetsgivaren. Kollektivtrafiken binder samman länet och ger förutsättningar för hållbar och positiv utveckling även vad det gäller studier, fritid och besöksnäring.

Kollektivtrafiken genererar totalt en socioekonomiskt kostnadseffektiv samhällsnytta. En större andel kollektivt resande i befintliga linjer bidrar till att kostnadseffektiviteten ökar och medför att mer kostsam men nödvändig kollektivtrafik kan köras. En välplanerad kollektivtrafik binder samman olika samhällsstrukturer och resmål som därigenom förstärks och kan 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 möjliggöra förflyttning till fots, cykel eller med kollektivtrafik. Även kommersiell persontransport i form av taxi, service- och tjänsteresor samt godstrafik ska samordnas bättre med den samhällsstrukturer 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. Cykelparkeringar vid bytespunkter samt pendlarparkeringar vid strategiska ställen för personbilar gynnar växelresande. Personbilen har i de

glesbefolkade delarna av Dalarna därför en avgörande funktion för att förverkliga ett fungerande kombinerat resande.

Samhällsekonomiskt är det positivt med kollektivtrafik, det eftersom personer som reser kollektivt rör sig i regel mer. Den ökade vardagsmotionen i form av att man går eller cyklar till hållplatsen bidrar till bättre folkhälsa och som i en förlängning leder till lägre sjukvårdskostnader.

5.2 Medborgerliga rättigheter

Ett sammanhållet Dalarna erbjuder en grundläggande kollektivtrafik som gör det möjligt att resa i länet både i stad, lands- och glesbygd. Trafiken ska vara tillgänglig så att personer med särskilda behov och funktionsnedsättningar kan ta del av utbudet. Där resemönstret är högre erbjuder vi starka stråk med tätare turer för att möta resenärernas behov av mobilitet.

Region Dalarna verkar för jämställdhet, jämlikhet och integration. Genom att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik som trafikerar länet på ett smart sätt möjliggör vi alla, även kvinnor, ungdomar, studenter, seniorer och personer med lägre inkomster möjlighet att resa till arbete, studier, servicefunktioner, vård och fritidsaktiviteter. Det ger individer frihet att röra sig inom länet på ett hållbart sätt och gör Dalarna till en sammanhållen region.

5.3 Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt funktionsmål och hänsynsmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet delas upp i följande etapper:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030.
- Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030.
- Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Målförhållande mellan funktionsmål och hänsynsmål:

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

5.4 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

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.

5.5 Synergier och konflikter mellan målen:

Då fler reser kollektivt minskar behovet av fordon, trängsel, slitage av vägar, buller och utsläpp. Med mindre mängd trafik blir det säkrare att färdas på vägarna och kostnaderna för olyckskopplad vård minskar. Ett ökat antal resenärer inom kollektivtrafiken ger mer intäkter som i sin tur ger möjlighet att utöka trafiken. När turerna blir fler, blir kollektivtrafiken mer attraktiv, och leder till att fler väljer att resa kollektivt och skapar möjligheter för ett sammanhållet Dalarna, både i tätort, landsbygd som glesbygd. Det leder till större arbetsmarknadsregioner som ger en bättre matchning mellan arbetstillfällen och arbetskraft. Arbetsgivare får rätt kompetens och kan utveckla sin verksamhet bättre samtidigt som fler får jobb alternativt bättre tjänster med högre inkomster. Det är en positiv utveckling för alla parter och resulterar i en livskraftig och attraktiv region att bo och verka i. Därmed är det få konflikter för hållbarhetsmålen, utan målen stödjer varandra. Svårigheterna sitter mer i långa avtalstider, förståelse för samverkan i ett tidigt skede vad det gäller samhällsplanering och förändra människors beteende. Givetvis finns det en begränsning i utveckling av kostnadskarakter.

5.6 Bebyggelseplanering och kollektivtrafik

Dalarna är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i Sverige. Det finns samtidigt stora inomregionala skillnader där södra och mellersta Dalarna har en tätare och yngre befolkning än de norra länsdelarna. En regional utmaning är att få fler unga att välja att bo i Dalarna.

På en övergripande nivå behövs en ökad insikt om att olika platser i länet samspelar med, och är beroende av varandra. Med utgångspunkt, och som princip för genomförandet, är att allt utvecklingsarbete ska vara baserat på de lokala förutsättningarna. Den geografiska sammanhållningen ska stärkas och respektive plats förutsättningar och resurser tas tillvara. För att den här processen ska bli framgångsrik behövs ett samarbete och en samsyn av stads- och samhällsplanering i ett tidigt skede för att skapa bra mobilitetsmöjligheter. Regionalt behövs bra alternativ till längre pendling i form av tåg och direktbussar vilket kräver god infrastruktur. I tätare stadsplanering behöver man planera in vägar och hållplatser så att tillgänglighet och linjedragningar ska kunna anpassas efter behov.

6. Uppföljning av mål

Trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig över en tidsperiod fram till 2031. Programmet aktualitetförklaras varje mandatperiod.

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

I de fall målen hamnar i samverkan följs målen regelbundet upp i respektive forum. Alla upphandlingar och avtal ska kontrolleras så att de uppfyller trafikförsörjningsprogrammets mål.

En uppföljning av specifika mål och åtgärder ger ingen helhetsbild, utan mer en fragmentarisk bild av kollektivtrafikens 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. Därför är det extra viktigt att bedöma kollektivtrafikens utveckling i ett brett samhällsperspektiv där både branschens och omvärldens inverkan beaktas.

7. Tillgänglighet

Kollektivtrafiken i Region Dalarna följer gällande lagar och direktiv gällande tillgänglighet. Det gäller både de digitala och fysiska aspekterna av tillgänglighet.

Trots tillgång till transportinfrastruktur och kollektivtrafik finns det strukturella och individuella faktorer som begränsar möjligheten för individer att resa. Det kan vara svårigheter med att förstå hur transportsystemet fungerar, som att boka en resa eller förstå tidtabeller och hållplatser. Begränsningarna kan också vara kopplade till olika former av funktionshinder, ålder eller till otrygghet och rädsla för att vistas på olika

platser när det är mörkt eller folktomt men även möjligheten att kunna köpa färdbevis. Enligt Folkhälsoinstitutet har var femte person i Sverige någon form av bestående funktionsvariation. Utöver den andelen tillkommer de som någon gång i livet upplever någon form av funktionsvariation eller begränsning av mer tillfällig karaktär, såsom ett benbrott eller med småbarn i vagn. Människor är olika och de offentliga utomhusmiljöerna är till för alla.

Nuvarande prissystem gynnar de som har tillgång till en smart mobiltelefon och förstår hur man använder Dalatrafiks app. Det finns personer som inte har möjlighet att använda appen på grund av språkliga barriärer, för att de inte äger en smart mobiltelefon har utländskt betalkort. Dessutom är det begränsat var man kan köpa färdbevis. Problemet uppstår när man inte kan köpa färdbevis eller ladda resekort i närområdet eller ombord på bussen vilket resulterar i att man inte kan genomföra sin resa. Detta bidrar till en exkluderande effekt och begränsar människors möjlighet att resa kollektivt. Följden är risk för ökad transportfattigdom och därigenom transportrelaterad social exkludering. Kollektivtrafiken i Dalarna ska motverka det. Det gör vi genom att följa lagar och direktiv men även genom att ha dialog och uppföljning med funktionshinderråd.

För att alla människor ska kunna ta del av kollektivtrafiken krävs både digitala och fysiska tillgänglighetsanpassningar. Digital tillgänglighet innebär att man uppfyller bestämda parametrar för att personer med funktionshinder ska ha möjlighet att ta del av den information som finns på hemsidan och i appen. 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. Våra fordon; bussar, tåg och taxibilar ska vara utrustade så att alla kan resa. Hållplatser, knutpunkter och resecentrum ska vara utformade utifrån de rekommendationer som finns. Tillsammans med de aktörer som är ansvariga för kollektivtrafikens alla delar ansvarar vi tillsammans för att tillgängligheten är anpassad för att personer med funktionshinder ska ha möjlighet att resa kollektivt.

8. Strategiska val

8.1 Marknadsanalys

För att träffa rätt och erbjuda kollektivtrafik utifrån behov behöver vi veta hur människor rör sig, var de bor, var de jobbar och vart de åker. Det gäller både dagens kollektiva resande men även den potentiella förflyttningen från bilburna resenärer till kollektivt åkande. Med djupa marknadsanalyser om människors rörelsemönster får man en bättre träffsäkerhet och kan erbjuda attraktiv och effektiv trafik. Kundundersökningar bidrar också till en dialog och ger förutsättningar att kunna tillmötesgå resenärers önskemål om trafik, linjer, turtäthet, hållplatser, produktutbud och inköpsställen.

8.2 Påverkansarbete

Ett steg för att öka andelen kollektivtrafikresenärer är påverkansarbete. Riktade informationsinsatser behöver göras för att förändra människors beteendemönster mot att resa på ett hållbart sätt. Det ska vara lätt att göra rätt, den faktiska informationen om vinsterna i ett hållbart samhälle måste lyftas för att människor ska förstå hur stor påverkan det kollektiva resandet har för ett hållbart samhälle. Förutom de sociala, miljömässiga och ekonomiska hållbarhetsvinsterna bidrar kollektivtrafiken till bättre trafiksäkerhet. Det är ett steg i rätt riktning för att nå Trafikverkets nollvision.

8.3 Samverkan med trafikföretagen

Kollektivtrafikförvaltningen Region Dalarna är tillsammans med de upphandlade trafikföretagen varumärket Dalatrafik. Förvaltningen har inga egna fordon utan all trafik är upphandlad. Enligt upphandling och trafikavtal (Keolis 2015/45 U20 och Sambus 2015/46 U20) har vi "Den gemensamma affären" som styr vår samverkan. Se bilaga*

8.4 Roller och processer

Ansvaret för att upprätta trafikförsörjningsprogrammet ligger hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Kollektivtrafikförvaltningen Region Dalarna. Avsikten är att trafikförsörjningsprogrammet ska utgöra en viktig del i den regionala utvecklingsplaneringen och fungera som underlag för fysisk planering och annan samhällsplanering i regionen. Programmet ska, enligt lagstiftningen, upprättas efter samråd med kommuner, angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer och kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv, resenärer och medborgare.

Trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikens högsta styrande dokument, näst efter lagar och krav. Till grund ligger gällande lagar, Agenda 2030, Regionplanen, den regionala utvecklingsstrategin – Dalastrategin samt länstransportplanen. Kollektivtrafikförvaltningen har sedan 2019 varit samverkat med regionala utvecklingsförvaltningen och Dalarnas kommuner för att gemensamt ta fram underlag till trafikförsörjningsprogrammet. Det har skett både på ett politiskt plan och i samarbete med tjänstepersoner. Processen har bestått av information, dialog, behovsanalys, planering, strategier, prioriteringar, målsättning och uppföljning. 2021 har dialogen utvecklats med Kollektivtrafiknämnden,

länets kommuner, trafikföretag, Trafikverket och funktionshinderrådet. Trafikförsörjningsprogrammet skickas ut på remiss till alla samrådande aktörer.

Kollektivtrafik bygger på samarbete där flera myndigheter, kommuner och aktörer samverkar. I enlighet med lag 2010:1065 är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för planering, utveckling och försörjning av all icke kommersiell kollektivtrafik i länet.

Länets kommuner ansvarar för den fysiska planeringen och för infrastrukturen i de fall de är väghållare. Kommunerna ansvarar därmed för plattformar och mark vid hållplatser i det lokala vägnätet medan Region Dalarna ansvarar för utrustning ovan mark såsom väderskydd, skyltar och bänkar. Kommunerna har även ansvar för gång- och cykelväg till och från hållplatser där de är väghållare.

I de stationsnära områdena har kommunerna planmonopol och ansvarar för bebyggelseplaneringen men där kollektivtrafikförvaltningen bör, i ett så tidigt skede som möjligt, delta i kommunernas processer för att kunna förverkliga målen och ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikverket har motsvarande ansvar som kommunerna, det vill säga gällande infrastruktur kopplat på och i anslutning till hållplatser. Trafikverket har också ansvar för järnvägen och stationerna samt att de ansvarar för genomförandet av länsplan för regional transportinfrastruktur och den nationella planen.

9. Avvägningar för allmän trafikplikt

Allmän trafikplikt är de krav som Region Dalarna definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få lika mycket i ersättning alternativt på samma villkor.

ÖVERGRIPANDE PROCESS FRÅN 1 JANUARI 2012



Figur 4. Beskrivning av processen kring allmän trafikplikt.

I Dalarna utgår den allmänna trafikplikten utifrån de behov som Dalarna och dess kommuner har. 2016 påbörjades det trafikavtal som gäller fram till 2026. Den allmänna trafikplikten revideras vid behov och uppdateras årligen och redovisas i trafikplanen. Trafikeringen grundar sig i ett system där befolkningens mängd, geografisk placering och behov av kollektivtrafik är utformad efter en gradering. Utifrån graderingen planeras trafiken till allt

från halvtimmes trafik, eller tätare, i områden med stort befolkningsunderlag och mycket resande till anropsstyrd flextrafik i glesbygdsmiljö.

Resandeunderlaget i Dalarna är relativt låg, därför är det kommersiella trafikutbudet begränsat. De aktuella kommersiella aktörer enligt 2019 behandlas under kapitel 2. *Se avsnitt 2.3 Kommersiell trafik i Dalarna.*

10. Förutsättningar för kommersiell trafik

Lagstiftningen möjliggör att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Det gäller trafik på både väg och järnväg. 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.

"Enligt Lagen om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) är det fritt för kollektivtrafikföretag att bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund. En anmälan från ett kollektivtrafikföretag om att det har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska vara den regionala kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 21 dagar innan kollektivtrafiken påbörjas.

Av anmälan ska framgå på vilken eller vilka linjer företaget avser att bedriva kollektivtrafik samt när kollektivtrafiken påbörjas. De praktiska arrangemangen t.ex. för tillgång till hållplatser är företagets ansvar så det är viktigt att börja planera linjen långt tidigare än 21 dagar före trafikstart. En anmälan från ett kollektivtrafikföretag om att det har för avsikt att sluta bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund ska vara kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 21 dagar innan kollektivtrafiken upphör. Om linjen trafikeras flera län, räcker det med anmälan till kollektivtrafikmyndigheten i ett av dessa län.

Information om trafikutbud ska enligt Transportstyrelsens författning (TSFS 2012:2) lämnas till Samtrafiken i Sverige AB. Information om trafikutbud ska, om det inte finns särskilda skäl för det, lämnas senast 21 dagar innan trafiken påbörjas, ändras eller upphör."

11. Ekonomi och finansiering

Kostnaden för kollektivtrafiken i Dalarnas län bygger på flera antaganden, bland annat antalet resor, investeringar i nya fordon, anpassning av depåer, biljettpriser och framförallt indexutveckling. Därtill förutsätts ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och omfördelningar i den befintliga verksamheten.

Det finns flera osäkerhetsfaktorer i framtida kostnader och intäkter där resandeutvecklingen är en av de främsta.

Andra faktorer som påverkar kostnaderna är utvecklingen av olika framdrivningstekniker för kollektivtrafikens fordon, tillgång till depåer och drivmedelsinfrastruktur. Även osäkerheter kring drivmedelsutvecklingen och dess priser särskilt med avseende på biogas, vätgas och el,

utvecklingen av mobilitetstjänster och utbyggnad av infrastruktur, framför allt järnvägsinfrastruktur är andra faktorer.

Kostnaderna för utbyggnad av infrastruktur är svåra att förutse de närmaste åren men en kostnadsökning är att vänta. Effekterna arbetet med ett nytt zonsystem med tillhörande prissättning är ännu för tidigt att dra slutsatser ifrån. Kollektivtrafiken skall också ha upphandlats på nytt till 2026.

REMISSUTGÅVA