

Kollektivtrafikens basutbud i Dalarna

Region Dalarna

Datum 2024-08-12	Diarienummer KTN 2022/102	I samarbete med Kvalitetsavd., Försäljningsavd., Trafikplanering på kollektivtrafikförvaltningen samt funktioner på Regionala utvecklingsförvaltningen Region Dalarna.
Handläggare Björn Erlandsson	För organisation Kollektivtrafikförvaltning	
Version 0.3		



Innehåll

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Utredningen.....	4
2.1	Vad är basutbud.....	4
2.2	Kollektivtrafikens mål.....	4
2.3	Kollektivtrafikens samhällsnytta.....	5
3	Förslag till Basutbud.....	6
3.1	Sammantaget erbjudande av kollektivtrafik.....	6
4	Införande av ny trafik.....	9
4.1	Målstyrd utveckling av kollektivtrafiken.....	9
4.2	Ekonomiska effekter.....	10
4.3	Fortsatt arbete.....	10
5	Referenser.....	13

1 Bakgrund och syfte

"Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Dalarna 2023 – 2032" utgör en långsiktig plan för hur kollektivtrafiken i länet ska bedrivas och utvecklas. Årligen görs cirka 10 miljoner resor i allmän- och särskild kollektivtrafik och marknadsandelen (av motoriserade resor) är ungefär 11 procent (2023). Allmän kollektivtrafik omfattar såväl tågtrafik som busstrafik och är uppdelad i stråklinjer, stadstrafik, landsbygdslinjer (inklusive skoltrafik som är öppen för allmänheten) och flexlinjer. Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skol- och särskoleresor. Utöver dessa utförs till exempel omsorgsresor, resor till och från korttidsboende, kommunresor och skoltidsresor på uppdrag av kommunerna.

Visionen för det "Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2022-2032" är:

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

Utvecklingen av kollektivtrafiken ska syfta till att skapa attraktiv trafik med nöjda resenärer vilket leder till ett ökat resande och därmed ökad självfinansieringsgrad samtidigt som det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik med geografisk täckning.

Regional utvecklingsstrategi om hållbar och resurseffektiv mobilitet:

"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 mobilitets lösningar 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. Det kollektiva resandet behöver öka."

Samhällseffektiv kollektivtrafik behöver ett bra resandeunderlag för stark trafikekonomi. För att öka marknadsandel av det motoriserade resandet behöver kollektivtrafiken utvecklas där resbehovet finns och en pålitlig, snabb och effektiv stadstrafik tillsammans med trafik i starka resrelationer kan uppnå detta.

2 Utredningen

2.1 Vad är basutbud

Att definiera ett basutbud för den allmänna kollektivtrafiken är i Trafikförsörjningsprogrammet utpekat som ett strategiskt verktyg för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken. Basutbudet utgör då en struktur och den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet.

Utredningen syftar till att föreslå lämpligt basutbud för kollektivtrafiken i Region Dalarna samt förklara vilka effekter som anpassningen av den nya trafiken kan få på trafikerbjudandet, resandeutvecklingen samt ekonomin. Utredningen utgår ifrån en övergripande och strukturell nivå på utbud i länet och inte ner på varje enskild linjes turnivå. Utredningen berör endast Dalarna och fokuserar inte på trafik till och från Dalarna i någon större utsträckning.

Med basutbud menas kollektivtrafikens struktur och utbud som en riktlinje för att vara ett attraktivt alternativ till bilåkande och samtidigt uppnå rimlig geografisk täckning.

2.2 Kollektivtrafikens mål

Utvecklingen av kollektivtrafiken ska syfta till att skapa attraktiv trafik med nöjda resenärer vilket leder till ett ökat resande och därmed ökad självfinansieringsgrad. Samtidigt finns det ett grundläggande utbud av kollektivtrafik med geografisk täckning.

De övergripande målen för kollektivtrafiken är *ökad kundnöjdhet* som bidrar till en *ökande marknadsandel* vilket leder till ökade intäkter och därmed *ökad självfinansieringsgrad*. Strukturen för ett basutbud baserar sig på etablerade principer för att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik kombinerat med förutsättningar och identifierade brister i Dalarna. Tågtrafiken kommer även framöver att vara grunden i ett sammanhållet trafiksystem och utvecklingsförslagen nedan fokuserar på busstrafiken.

En attraktiv kollektivtrafik kännetecknas, enligt "Handbok för attraktiv kollektivtrafik", SKR 2022, av följande:

- Snabb (kort restid, få byten),
- Tidsmässigt attraktiv jämfört med bil (god restidskvot),
- Tillförlitlig (god regularitet med god tidhållning),
- Säker och trygg,
- Avgå ofta (hög turtäthet),
- Bekväm (komfort i fordon, attraktiva och smidiga bytespunkter),
- Enkel att förstå och använda (god information, överskådlighet och orienterbarhet),
- Rimliga biljettpriser.

Utifrån de övergripandemålen i "Trafikförsörjningsprogrammet" och "Regionplanen" ska utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken ha följande inriktning enligt "Kollektivtrafikplan 2024":

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

2.3 Kollektivtrafikens samhällsnytta

En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken innebär en förflyttning från bilresor till resor med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken skapar olika nyttor för samhället och de viktigaste beskrivs nedan.

Minskade klimatutsläpp

Kollektivtrafiken i länet utförs med fossilfria drivmedel och en kollektivtrafik med god beläggning är viktigt för att minska klimatutsläppen.

Kollektivtrafiken bidrar till klimatmålen nås dels genom att den kollektivtrafik som körs på fossila drivmedel går över till att drivas med icke fossila drivmedel och dels genom att resor som sker med personbil i ökad utsträckning görs med kollektivtrafik vilket är mer energieffektivt.

Vid årsskiftet 2022/2023 var 83 procent av personbilarna drivna av bensin eller diesel enligt Trafikanalys.

Vidgade arbetsmarknader och ökad sysselsättning

Kollektivtrafiken gör det lättare för företagen att rekrytera ökar möjligheten för att arbeta genom den rörlighet som kollektivtrafiken erbjuder.

Bättre folkhälsa

Att åka kollektivt ger vardagsmotion genom att förflyttningen till och från hållplatsen ofta sker till fots eller med cykel.

Ökad trafiksäkerhet

Kollektivtrafiken minskar antalet dödade och skadade i trafiken.

Attraktiva städer

Kollektivtrafiken strukturerar staden, skapar framtidstro och ger möjlighet att inte vara bilberoende.

Ett rättvisare samhälle

Kollektivtrafiken skapar jämlika förutsättningar och minskar utanförskap genom att även de utan tillgång till bil erbjuds resmöjligheter.

Ökad jämställdhet

Kollektivtrafiken ökar kvinnors tillgänglighet till samhället. Av de privatägda personbilarna (2022) ägdes 64 procent av alla personbilar i trafik av män och 36 procent av kvinnor enligt Trafikanalys.

3 Förslag till Basutbud

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed öka resandet och kollektivtrafikens marknadsandel föreslås trafiken utvecklas enligt följande struktur:

Starka resrelationer (DalaExpress)

Starka resrelationer utgörs av viktiga delregionala förbindelser med stor potential till ökat resande.

För de utpekade starka resrelationerna införs ett nytt trafikeringskoncept med arbetsnamnet DalaExpress. DalaExpress ska erbjuda attraktiva, snabba och kapacitetsstarka linjer som trafikerar regionens starka relationer och där arbetspendlare är en viktig målgrupp. I högtrafik är utbudet 30-minuterstrafik eller bättre.

Tågtrafiken bör utgöra stommen i kollektivtrafiknätet med ett bra utbud och är en del av de starka resrelationerna.

Medelstarka resrelationer

Utöver de starka resrelationerna i regionen så har även ett antal medelstarka resrelationer identifierats. De kommer att trafikeras av en kollektivtrafik av god kvalitet men ha ett något varierande utbud beroende på efterfrågan och behovet för respektive sträcka. I högtrafik är utbudet 60-minuterstrafik.

Landsbygdstrafik

För övriga landsbygdstrafik anpassas utbudet enligt storlek på tätorten och behovet av skoltrafik. Om tätorten ligger längs en utpekad resrelation kan utbudet vara högre.

Föreslaget basutbud baserar sig på totalt samma trafikvolym som nuvarande trafik men med en viss omfördelning av resurserna till den trafik där det finns potential för ökat resande.

Stadstrafik

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

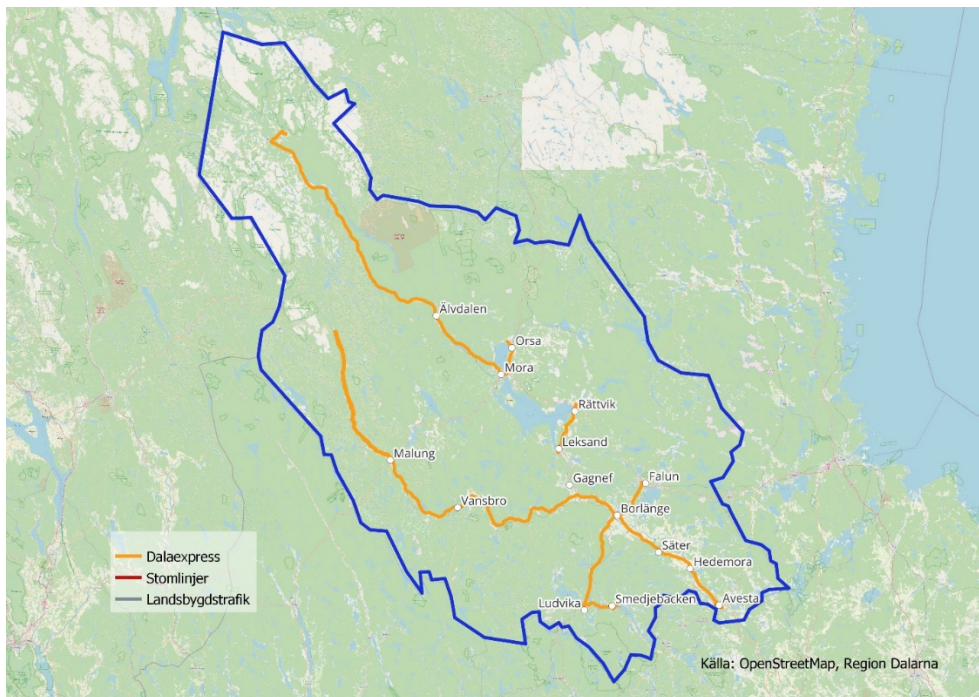
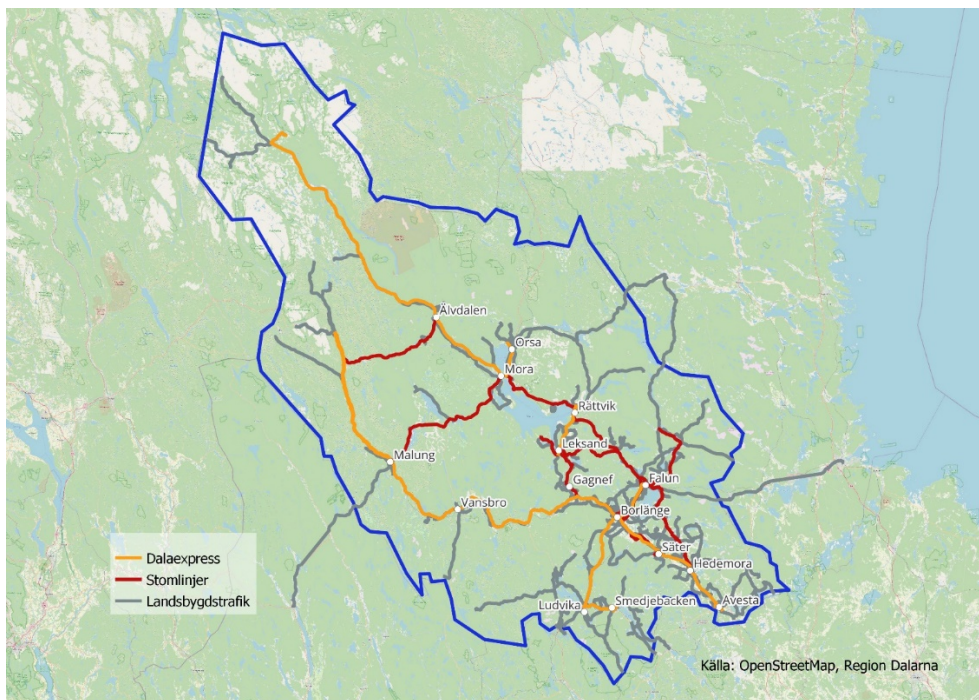
Tätorterna delas in två kategorier för stadstrafik; stor respektive liten stad och innebär främst en skillnad i det utbud som erbjuds, men också hur många linjer som trafikerar tätorten. Stadstrafiken är viktig för resor inom en stad och är i många fall ett måste om resenärer kommer utifrån och inte har en målpunkt i centrala tätorten. Då ställs höga krav på effektiva byten och en stadstrafik som erbjuder attraktiva resor inom städerna.

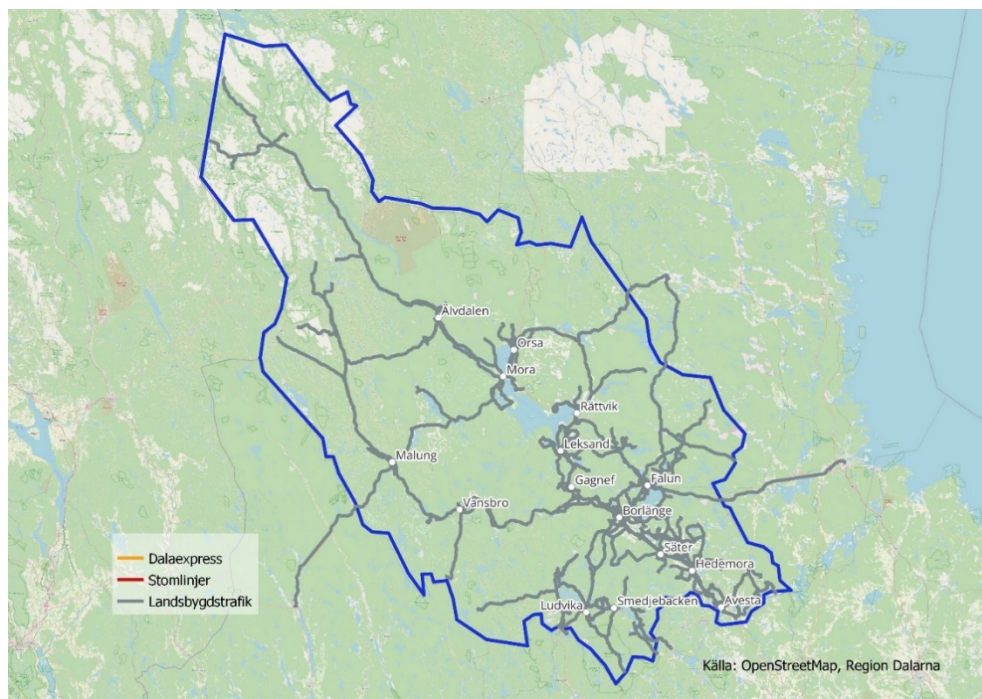
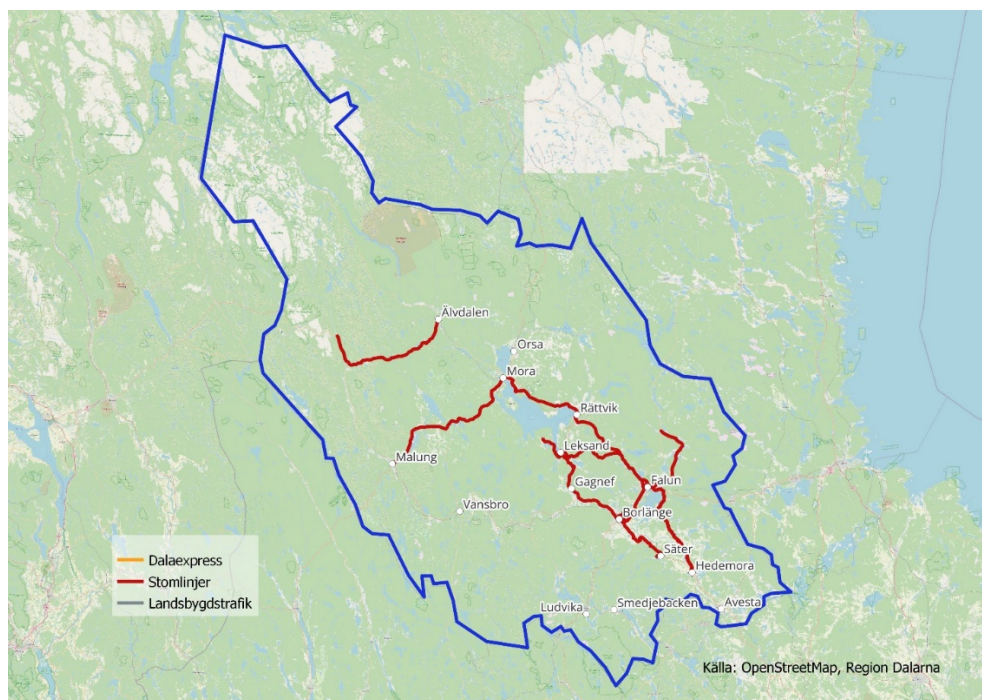
3.1 Sammantaget erbjudande av kollektivtrafik

Tabellen nedan beskriver basutbud. Basutbud innebär riktlinje för erbjudandet av trafik och med anpassningar efter faktiska resbehov, dvs finns det en större efterfrågan så bör också utbudet öka. Då det föreslagna utbudet inte ett minimiutbud utan riktlinje så kan utbudet också minska om det inte finns underlag för trafiken. Trafiklösningarna är anpassade efter huvudsakliga syften och målgrupper för respektive trafiktyp. På kartorna är föreslaget basutbud illustrerat.

Trafik	Målgrupp/syfte	Öppettider vardag	Utbud vardag (hög-/lågtrafik)	Öppettid L/S	Utbud L & S (hög-/lågtrafik)
Starka resrelationer (DalaExpress)	Arbetsresor Fritidsresor	05 - 22	30/60 min	06 – 22/ 06 - 19	60 min
Medelstarka resrelationer	Arbetsresor Fritidsresor	06 - 20	60/120 min	06 – 20/ 06 - 19	120 min
Stadstrafik Borlänge och Falun	Arbetsresor Fritidsresor	05 – 23	10/20/30 min	05 – 23/ 05-23	30/60 min
Stadstrafik Avesta, Ludvika och Mora	Arbetsresor Fritidsresor	06 - 18	30/60 min	06 – 18/ 06 – 18	60/120 min
Landsbygdstrafik 1000 – 2500 inv.	Arbetsresor Fritidsresor Skolresor	06 - 18	10 dubbelturer	Efter behov	5/3 dubbelturer
Landsbygdstrafik 500 – 999 inv.	Grundläggande resmöjlighet Skolresor	Efter behov	5 dubbelturer	-	-
Landsbygdstrafik 50 – 499 inv.	Grundläggande resmöjlighet Skolresor	Efter behov	2 dubbelturer	-	-
Landsbygdstrafik 1 – 49 inv.	Grundläggande resmöjlighet Skolresor	Efter behov	Behovsstyrd trafik, 1 dubbeltur per vecka	-	-
Skoltrafik	Skolresor	Efter behov	Efter behov	-	-

Tabell 1: Sammanställning av reserbjudandet för olika typer av kollektivtrafik.





4 Införande av ny trafik

4.1 Målstyrd utveckling av kollektivtrafiken

Basutbud och standardisering av kollektivtrafiken i Dalarna är en del i att tydliggöra inriktning och omfattning av kollektivtrafiken i Dalarna. Syftet med att fastställa basutbud för kollektivtrafiken i Dalarna är att säkerställa regional balans, förtydliga förutsättningar och utbud för innevånare och kommuner samt säkra geografisk tillgänglighet i hela länet.

Basutbud är en riktlinje om utbudsstandard som eftersträvas i tätorter, städer och på landsbygd utifrån storlek eller trafikslag. Basutbudet utgör en grund att förhålla sig till och i förhållande till basutbud behöver varje ort och stråk analyseras var för sig och sättas in i ett sammanhang. Fler faktorer som påverkar är till exempel viktiga målpunkter i stråket och ortens placering i förhållande till andra orter. Baserat på efterfrågan utvecklas och anpassas utbudet utöver basutbudet till de förutsättningar som gäller för olika stråk och tätorter. Detta leder att resrelationer i många fall får ett betydligt högre utbud än vad basutbudet anger.

Faktorer som minskad restid, rakare linjedragningar och viss minskning av hållplatser bidrar till såväl attraktivare trafikerbjudande som möjligheter till ökat utbud för samma kostnad.

4.2 Ekonomiska effekter

Kostnadspåverkan

Det föreslagna basutbudet utgår ifrån förutsättningen att den totala kostnaden för kollektivtrafiken ska vara neutral i förhållande till utbudet 2023.

Det föreslagna basutbudets kostnader är uppskattade utifrån en 50/50 fördelning mellan hög- och lågtrafik. Regiontrafiken och stadstrafiken i Falun, Borlänge respektive Mora och Orsa är integrerade och basutbudet blir då främst en fördelning mellan de respektive trafikslagen. Kostnaderna utgår från 2024 års nivåer, är baserade på hela linjesträckningar och utbudet som beskrivs i tabell 1. I tabellen nedan beskrivs beräknad kostnadsförändring för ett urval av sträckor.

Linjesträckning	Rambolls rapport i förhållande till nuvarande trafik	Föreslaget basutbud i förhållandet till nuvarande trafik	Föreslaget basutbud i förhållande till nuvarande trafik, Mkr
Falun, Borlänge stadstrafik och regiontrafik	14,4%	6,7%	6,5
Mora-Orsa, Mora stadstrafik	13,9%	4,5%	1,6
Ludvika stadstrafik	-1,1%	17,6%	1,2
Avesta stadstrafik	46,2%	35,5%	2,2
Avesta-Borlänge	-1,6%	26,4%	2,9
Malung-Borlänge	1,8%	83,6%	13,8
Hedemora-Falun	6,8%	8,9%	0,4

De föreslagna satsningarna behöver finansieras dels genom en omfördelning av befintliga resurser och dels genom effektivisering av den trafik som bedrivs. Detta kan uppnås genom rakare linjesträckning och minskad restid. En attraktivare trafik ska över tid bidra till ett ökat resande och därmed ökade intäkter vilket bidrar till en ökad självfinansieringsgrad. I

vissa fall finns inte för närvarande underlag för utökad trafik på hela sträckan. Förändringskostnaderna kommer då initialt att vara lägre. En förutsättning för att dessa förändringar ska kunna genomföras är att man kan omfördela trafik i kollektivtrafiksystemet för bättre resursnyttjande. Denna omfördelning ska anpassas så att det finns grundläggande resmöjligheterna för länets invånare.

Intäktsförändringen kan uppskattas utifrån resandeförändring. I nedan tabell redovisas uppskattad intäktsökning givet en resandeökning och nuvarande intäktsnivåer.

Linjesträckning	Påstigande, 2023	Påstigandeökning 10%, intäktsökning Mkr	Påstigandeökning 20%, intäktsökning Mkr
Falun, Borlänge stadstrafik och regiontrafik	4 193 743	6,3	12,6
Mora-Orsa, Mora stadstrafik	255 326	0,4	0,8
Ludvika stadstrafik	115 518	0,2	0,3
Avesta stadstrafik	251 294	0,4	0,8
Avesta-Borlänge	234 586	0,4	0,7
Malung-Borlänge	186 870	0,3	0,6
Hedemora-Falun	61 416	0,1	0,2

Införandet av ett förändrat utbud kan ske etappvis och succesivt i den takt som de ekonomiska förutsättningarna tillåter. Utbudet kan även ökas succesivt för att skapa ett resandeunderlag för ytterligare utbudsökning.

4.3 Fortsatt arbete

Efter beslut kommer kollektivtrafikförvaltningen fortsatt arbeta/vidare utreda:

- Bestämma takten för införande av ett förändrat utbud i samverkan med kommunerna och trafikföretagen.
- Utveckla DalaExpress-konceptet för den trafik där resandet ska vara som störst.
- Att arbeta vidare med ökad punktlighet, taktfasta tidtabeller och fungerande byten.
- Att regionen arbetar fram en mobilitetsstrategi för länet – hur ska framtidens mobilitet se ut för att attrahera nya resenärer och öka andelen hållbara resor?
- Fortsätta att se över samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik inklusive anropsstyrd trafik och skoltrafik.
- Att utveckla modeller för behovsstyrd trafik vilket inkluderar digitala beställningslösningar.

- Att kollektivtrafikinfrastrukturen ses över för ökad framkomlighet. Störst effekt ger bussgator, busskörfält, signalprioritering etc. i tätorter där framkomlighetsproblemen är större. Även på landsbygden kan åtgärder förbättra framkomligheten.
- Införandet av Omstigningsparkeringar/Trafiknoder inkluderas i förvaltningens fortsatta utredningsarbete.
- Besöksresenärernas efterfrågan på kollektivtrafiken inkluderas i förvaltningens fortsatta utredningsarbete.

En utvecklingsplan för tågtrafik är under framtagande, denna ska i sin tur ge underlag för ett långsiktigt program för tågtrafiken inom Tåg i Bergslagen fram till 2040.

Basutbudet och utvecklingsplanen för tågtrafiken bör vara en del av kommande revidering av Trafikförsörjningsprogrammet för Dalarna.

5 Referenser

Rapport Ramboll daterad 2023-09-26 - Kollektivtrafikens basutbud i Dalarna

Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna 2023 – 2032

Regional utvecklingsstrategi 2021 - 2023 – Dalastrategi 2023

Kollektivtrafikplan Region Dalarna, Kollektivtrafikförvaltningen 2024

Handbok för attraktiv kollektivtrafik, SKR 2022

Kollektivtrafik, Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter, K2, Statens vegvesen och Urbanet Analyse

Ökad andel kollektivtrafik – hur? Bulletin 286, Bengt Holmberg, Lunds Tekniska Högskola 2013

Fler resenärer i kollektivtrafiken, K2 Outreach 2019:2

Kollektivtrafikens samhällsnytta, Svensk Kollektivtrafik, WSP, 2018

Svensk kollektivtrafik, Kundundersökningar genom Kolbar

Regional kollektivtrafikplanering – en delikat balansakt; White paper, Joel Hansson, Trivector