

Kollektivtrafikplan 2025 med utblick 2026 - 2027

Region Dalarna

Datum 2024-12-12	Diarienummer KTN 2024/251	I samarbete med
Giltigt t.o.m. 2025-12-31	Versionsnummer 1.0	
Godkänt av Kollektivtrafiknämnden 2024-12-12		



Innehåll

1	Inledning och syfte	3
1.1	Vad styr kollektivtrafiken/förutsättningar/hur fungerar kollektivtrafiken i Dalarna	3
1.1.1	Budget och ekonomisk analys	6
1.1.2	Regional utvecklingsstrategi – Dalastrategin 2030	8
1.1.3	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023 - 2032	8
1.1.4	Kollektivtrafikplan	8
1.1.5	Hållbarhetsprogrammet.....	9
1.1.6	Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen	9
1.2	Trafikplikt	9
2	Sammanfattning	11
3	Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna.....	12
4	Kollektivtrafikens utveckling år 2025 och handlingsplaner.....	13
4.1	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet	14
4.2	Nöjdhet - kunder och allmänhet	15
4.3	Restidskvoter i starka stråk	17
4.4	Självfinansieringsgrad (allmän kollektivtrafik).....	17
4.5	Beläggningsgrad	19
4.6	Andel trafik med förnybara drivmedel.....	19
4.7	Enkelt	20
4.8	Behovsanpassat.....	21
4.9	Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	21
4.10	Geografisk tillgänglighet.....	22
5	Trafikförändringar.....	23
5.1	Beslutade förändringar	23
5.2	Planerade förändringar under 2026 - 2027	23
6	Tidtabellskiften	24
7	Sammanställning av linjetrafik 2025:	25
7.1	Stadstrafik	25
7.2	Stråktrafik	25
7.3	Landsbygdstrafik	25
7.4	Flextrafik.....	29
7.5	Skoltrafik.....	30
7.6	Tågtrafik	30
8	Referenser	31

1 Inledning och syfte

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

I februari 2023 antogs Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2032, utöver det händer mycket på kollektivtrafikområdet. Region Dalarna har infört en ny produkt- och zonmodell, harmoniserat biljetterna så att de gäller även inom Dalarna hos Tåg i Bergslagen. Ett basutbud för kollektivtrafiken har beslutats, nuvarande trafikavtal är förlängda till juni 2028 och upphandlingsprocess för trafik efter nuvarande avtalsperiod pågår.

Samverkansarbetet med Dalarnas kommuner formaliserades genom tilläggsavtal under våren och samverkan enligt beslutad samverkansbilaga är nystartat. Samverkansarbetet med kommunerna för planering och uppföljning behöver fortsatt utvecklas under 2025. Många mål kräver insatser från flera av kollektivtrafikens aktörer och dialog behöver dessutom ske med näringsliv och civilsamhälle. Utvecklingen behöver ske på området inte minst för att kollektivtrafikplanen ska bygga på förutsättningar i länets alla kommuner. Årets kollektivtrafikplan har beretts i huvudsak av kollektivtrafikförvaltningen med beaktande av det som framkommit i dialog med kommunerna.

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

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

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



Figur 1 Kollektivtrafikplanen i ett sammanhang

Allmän kollektivtrafik

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

Tågtrafik

Tåg i Bergslagen trafikerar:

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

Busstrafik

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

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

Landsbygdstrafik är i stor utsträckning samordnad och integrerad med skoltrafik.

Särskilda persontransporter

De särskilda persontransporterna är anropsstyrda eller linjebundna och utförs med personbilar, specialfordon, buss eller regiontåg. Inom den särskilda kollektivtrafiken ryms olika restyper;

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

Samverkan

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

Samverkan med trafikföretagen är reglerat i trafikavtalen och bilagan *Den gemensamma affären*.

1.1.1 Budget och ekonomisk analys

Trafikintäkter och kostnader egen finansiering			
Mnkr	PROGNOS 2024	BUDGET 2024	BUDGET 2025
Biljettintäkter	124,8	154,8	137,0
Skolkort	51,3	68,3	61,0
Tåg inomlänsintäkter	13,8	27,2	12,0
S:a Intäkter	189,9	250,3	242,0
Linjetrafik	-729,2	-775,4	-721,7
Skolskjuts (Geo/särs skäl)	-38,9	-40,6	-40,3
Färdtjänst	-53,5	-45,5	-52,9
<i>Varav s:a trafikindex (linje, skolkskjuts & färdtjänst)</i>	<i>-269,1</i>	<i>-320,1</i>	<i>-261,9</i>
Tåg	-182,2	-210,5	-205,9
S:a Kostnader	-1 003,7	-1 072,0	-1 020,8
S:a Intäkter/Kostnader egen finansiering	-813,8	-821,6	-778,8

Trafikintäkter och kostnader sålda tjänster			
Mnkr	PROGNOS 2024	BUDGET 2024	BUDGET 2025
INTÄKTER			
Sjukresor	117,8	111,4	115,8
Skoltidsresor	11,4	14,0	10,7
Serviceresor kommun	82,0	82,8	80,0
Färdtjänst i andra län	0,3	0,4	0,3
S:A INTÄKTER	211,6	208,6	206,8
KOSTNADER			
Sjukresor	-117,8	-111,4	-115,8
Skoltidsresor	-12,0	-14,0	-10,7
Serviceresor kommun	-82,0	-82,8	-80,0
Varav korttidsresor	-0,4	-0,4	-0,3
Varav omsorgsresor	-41,8	-42,2	-42,6
Varav resor anpassad skola	-34,4	-34,7	-33,1
Varav resor VBU	-3,2	-3,2	-1,5
Varav övriga kommunresor	-2,3	-2,3	-2,5
Färdtjänst i andra län	-0,3	-0,4	-0,3
S:A KOSTNADER	-212,2	-208,6	-206,8
S:a Intäkter/Kostnader sålda tjänster	-0,6	0,0	0,0

Ovanstående två tabeller innehåller intäkter och kostnader för Region Dalarna. Den översta tabellen beskriver intäkter och kostnader för trafiken som finansieras av budgettram. Den andra tabellen beskriver intäkter och kostnader för trafiken som finansieras av kommunkollektivet och hälso- och sjukvården. Dessa resor budgeteras med lika stora intäkter som kostnader utförs på uppdrag av regionen egna förvaltningar och dalarnas kommuner

Intäkter

Biljettintäkterna beräknas öka 2025 jämfört med prognosen för 2024, ökningen är baserad på att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ska öka med en procent, mellan åren.

Regionen har konstaterat att skolskjutsarna är underfinansierade. I juni 2024 kom man politiskt överens om en höjning av skolkortspriset och en regleringsmodell för kommande år. Beslutsunderlag till samtliga kommuner med för att kunna verkställa höjningen är utskickat för beslut i respektive fullmäktige under hösten 2024. Det ger ca 8 mnkr för 2024 och ca 18 mnkr 2025, vilket är ungefär 7 mnkr mindre än vad regionen beräknat behovet till.

Intäkter för inomlänresor med tåg var en osäker post inför budget 2024. Det har under detta första år med dessa intäkter konstaterats att en större andel intäkter tillfaller TiB, för resor över länsgränserna och budgeten för 2025 är justerad ned till den lägre intäktsnivån för regionen.

Kostnader

Avtalsprisindex påverkar trafik kostnaderna väsentligt. Under andra kvartalet 2024 föll index kraftig nedåt beroende på nya regler med mindre inblandning av förnyelsebart bränsle i dieseln och HVO index följde med i den rörelsen. Sedan har den höga inflationen minskat under året och Riksbanken har börjat sänka styrräntan och det påverkar också avtalsprisindex i positiv riktning och enligt räntebanan så fortsätter det även under 2025. Därför är budget för index mycket lägre än för 2024 (58 mnkr lägre) och även lägre än prognosen för 2024.

Utbudet av allmän kollektivtrafik är budgeterad på samma nivå som efter genomförd trafikminskning i februari 2024.

Förvaltningen har märkt av en ökning av skolskjutsar i servicetrafiken. För att få skolskjuts i den formen behövs beslut från kommunernas skolskjutshandläggare utifrån geografiska eller särskilda skäl. Viss ökning är därför budgeterad 2025 men syns inte på totalkostnaden då indexkostnaderna är budgeterade lägre jämfört med föregående år.

Färdtjänstresorna har ökat under hela 2024 och föranleder att budgeten behöver öka. Fortsätter ökningen av resorna är det möjligt att den budgeterade ökningen inte kommer att räcka till.

Ersättningarna till Tåg i Bergslagen väntas vara lägre än budgeterat 2024. Dock högre än prognosen för 2024. Tåg i Bergslagen gör ett stort överskott 2024 som väntas regleras tillbaka till ägarlänen. Överskottet beror på att det varit 15 procent minskning i trafiken fram till vecka 39 och det har även föranlett en högre nivå av viten från operatören då det även varit tillkommande trafikstörningar. Inför 2025 är intäkterna för bolaget mera kända och trafiken planeras att utföras enligt fastställd tågplan. Även fordonshyror är lägre för 2025 jämfört med 2024, men kommande år förväntas dessa öka beroende på ökat underhåll av fordonen.

1.1.2 Regional utvecklingsstrategi – Dalastrategin 2030

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

Målområdena formuleras som:

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

1.1.3 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023 - 2032

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

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

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

1.1.4 Kollektivtrafikplan

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

1.1.5 Hållbarhetsprogrammet

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

1.1.6 Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen

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

Tåg i Bergslagens har följande mål för utveckling av trafiken:

Övergripande mål

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

Strategiska mål

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

Det långsiktiga programmet för tåg i Bergslagen kommer att revideras under 2025.

En utvecklingsplan för regional persontågstrafik i Dalarna har tagits fram under 2024 och denna är en förutsättning för att fastställa ett nutida basutbud för Dalarna samt framtida trafikering av persontåg. Dessutom bör den ligga till grund inför revidering av Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen (TiB).

1.2 Trafikplikt

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

Beslut om allmän trafikplikt för Tåg i Bergslagens trafik har fattats av kollektivtrafikmyndigheten Region Örebro län efter skriftlig överenskommelse mellan de fyra ägarnas kollektivtrafikmyndigheter.

2 Sammanfattning

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

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

- Utveckla attraktivt utbud i de resrelationer där det är stort resande och potential till ökat resande. Detta omfattar primärt de starka resrelationerna och stadstrafiken i Falun och Borlänge.
- Förbättra trafikens tillförlitlighet vilket inkluderar ökad punktlighet och att anslutningar fungerar.
- Minska restiderna (restidskvoter) och förbättra bytesmöjligheter.
- Förbättra kollektivtrafikens anpassningar till resbehoven för gymnasieelever, större arbetsplatser och turistmål.
- Ta fram och pröva alternativa lösningar för trafik med svagt nyttjande, såsom behovs- och anropsstyrd trafik.
- Förbättra tillgänglighet och standard på hållplatserna utifrån ett hela resan perspektiv vilket inkluderar trygghet och säkerhet.
- Öka tryggheten (inklusive avlämning) och punktlighet för alla resor med kollektivtrafiken, med särskilt fokus på skolresor/skolskjutsar avseende anpassad skolgång, samt geografiska och särskilda skäl.

För att öka kundnöjdheten har kollektivtrafikförvaltningen ett pågående arbete med ett åtgärdsprogram som omfattar områdena punktlighet, service och bemötande, trygghet, och trafikutbud. Åtgärderna kommer att genomföras i samverkan med kommuner och trafikföretag.

Ett basutbud för kollektivtrafiken är beslutat av regionfullmäktige i november 2024. Med basutbud menas kollektivtrafikens struktur och utbud som en riktlinje för att vara ett attraktivt alternativ till bilåkande och samtidigt uppnå rimlig geografisk täckning.

3 Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna

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

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

Kollektivtrafikens utveckling ska mätas genom ett brett urval indikatorer för att täcka Dalastrategins fokusområden. Kundnöjdhet och resandeökning kan sorteras som överordnade eftersom de andra indikatorerna stödjer, eller är ett resultat av, utvecklingen på dessa områden. Ökad självförsörjningsgrad och marknadsandel är en följd av ett ökat resande. Den kortsiktiga planen för hur Region Dalarna ska arbeta med mål, insatser och aktiviteter för samtliga indikatorer återfinns under avsnitt 4.

Mätetal	2019 Resultat	2020 Resultat	2021 Resultat	2022 Resultat	2023 Resultat	2024 Mål	2025 Mål	2026 Mål	2030 Mål
Marknadsandel (%)	12	7	6	9	11	12,5	12,5	14	20
Antal resor linjetrafik (miljoner resor)	9,3	7,0	6,3	7,7	9,5	10	10	12	16,6
NKI (Kolbar, %)									
Kund	53	50	55	56	51	65	65	67	80
Allmänhet	41	40	40	41	39	55	55	60	75
Senaste resan	77	76	76	77	76	82	82	83	90

Tabell 1. Resultat och mål för de övergripande mätetalen

4 Kollektivtrafikens utveckling år 2025 och handlingsplaner

Inriktning för utveckling av trafiken

Utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken har följande inriktning:

- Ökad marknadsandel genom att skapa ett attraktivt utbud i de resrelationer där det är störst resande och potential till ökat resande.
- Ökad kundnöjdhet genom förbättrad tillförlitlighet såsom ökad punktlighet och förbättrade anslutningar och bytesmöjligheter.
- Perspektivet "hela resan" ska tillämpas för att öka attraktiviteten.
- Ökad effektivitet och budget i balans genom att reducera trafik med svagt nyttjande.

Kollektivtrafiknätets attraktivitet och effektivitet utvecklas genom att implementera principerna i "Kollektivtrafikens basutbud i Dalarna" (KTN2022/102).

"Verksamhetsplan och budget för kollektivtrafiknämnden 2025" (KTN2024/145) anger följande:

De övergripande målen med utvecklingen av kollektivtrafiken är nöjdare resenärer och ett ökat resande vilket även leder till ökade intäkter. Kollektivtrafikens övergripande mål om att öka marknadsandelen av det motoriserade resandet genom en ökad kundnöjdhet, kan uppnås genom att skapa ett attraktivt erbjudande och utföra trafiken med god kvalitet.

Åtgärdsprogram för nöjdare resenärer

Region Dalarna har förlängt avtalen med Keolis och Sibus med sikte på att förbättra kollektivtrafiken för resenärer i Dalarna. Med de nya avtalen läggs grunden för en långsiktig och hållbar utveckling av kollektivtrafiken – ett arbete som påbörjades redan för ett år sedan och som nu går in i en mer konkret fas. Syftet är att skapa en attraktiv och pålitlig kollektivtrafik som möter framtidens behov.

De förlängda avtalen, som nu sträcker sig fram till juni 2028, omfattar flera strategiska insatser, bland annat:

- **Elektrifiering** av fordonsflottan med tillhörande ombyggnationer av depåer för att möjliggöra en smidig övergång.
- **Utökad kvalitet och säkerhet** genom ny teknik, såsom infotainmentsystem, passagerarräkning och trygghetskameror.
- **Ökad flexibilitet i trafikutbudet**, med utökad attraktiv stråktrafik och behovsstyrd trafik.

Basutbud

"Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Dalarna 2023-2032" identifierar utredning av kollektivtrafikens basutbud som ett strategiskt initiativ för att tydliggöra den framtida inriktningen och den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken i länet.

Med basutbud menas kollektivtrafikens struktur och utbud som en riktlinje för att vara ett attraktivt alternativ till bilåkande och samtidigt uppnå rimlig geografisk täckning. Kollektivtrafikförvaltningen har i samarbete med konsultföretaget Ramboll och i samverkan länets kommuner gjort en

utredning för att ta fram planeringsprinciper och identifiera behov för att göra kollektivtrafiken i Dalarna attraktiv och med en högre grad av självfinansiering. Basutbudet som fastställdes i november 2024 ska utgöra en struktur för den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet.

Utveckling i särskilda persontransporter

Under 2025 kommer det vara fortsatt fokus på att digitalisera verksamheten. Under 2024 infördes ett nytt trafikplaneringssystem, ALFA. Alla modulerna till ALFA lanserades inte under 2024, därav kommer digitaliseringsarbetet att pågå även under 2025. Appen (ALFA Online) som riktar sig till resenärerna testas under Q4 2024, lansering kommer att ske 2025. För resenärerna kommer det innebära möjlighet att boka och avboka resa genom applikation kopplad till planeringssystem.

Under 2025 kommer även en modul för vårdpersonal att lanseras. Vårdens modul möjliggör för vårdpersonalen att boka resa digitalt istället för att ringa till beställningscentralen. En digital bokning från vården ska likställas med ett sjukreseintyg, vilket gör att vården inte behöver faxa intyg för resorna som bokas digitalt.

För Region Dalarna innebär införandet av ALFA online och ALFA pro en digitalisering som gynnar både medborgare men även anställda inom Region Dalarna. Digitaliseringen minskar behovet av administration hos både beställningscentral och vården.

I och med nya förlängningsavtalen för Sambus och Keolis kommer särskilda kollektivtrafiken följa upp och mäta nyckeltal som tidigare inte mätts. Under 2025 kommer rapporter för dessa nyckeltal att skapas utifrån data i trafikplaneringssystemet ALFA.

4.1 Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet

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

Mål

Målet är att öka resandet till 10 miljoner resor vilket motsvarar en marknadsandel på ca 12 procent.

Insatser/aktiviteter 2025

Basutbudet utgör en struktur och den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska syfta till att skapa attraktiv trafik med nöjda resenärer vilket leder till ett ökat resande och därmed ökad självfinansieringsgrad samtidigt som det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik med geografisk täckning.

Under 2025 ska en införandetakt tas fram i samverkan med kommunerna och trafikföretagen. Basutbudet kan innebära en uppdelning av arbetspendling och skoltrafik. För att säkerställa önskade effekter kommer ytterligare utredningar att behöva genomföras.

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

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

Förväntad effekt

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

Åtgärder 2026 - 2027

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

4.2 Nöjdhet - kunder och allmänhet

Allmän kollektivtrafik

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

2023 var NKI – kunder 51 procent och NKI – allmänhet 39 procent vilket är något lägre än 2022.

Mål

Allmän kollektivtrafik:

Mål	2024	2025
NKI kunder	65	65
NKI allmänhet	55	55

Värdet mäts i Nöjd Kund Index – NKI enligt Kolbar.

Särskilda persontransporter

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

2023 var sammanfattande kundnöjdheten 91 procent hos färdtjänstresenärer och 90 procent hos sjukresoresenärer.

Mål

Särskilda persontransporter:

Mål	2024	2025
NKI kunder färdtjänst	93	94
NKI kunder sjukresor	93	94

Värdet mäts i sammanfattande kundnöjdhet enligt Anbarö.

Insatser/aktiviteter 2025

Allmän kollektivtrafik

Samtliga punkter i "Åtgärdsprogram för nöjdare resenärer" ska ge ökad nöjdhet bland både kunder och allmänhet. Punktligheten är en av de

punkter som har störst påverkan på nöjdhet.

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

Under slutet av året planeras etapp 1 av elektrifieringen vara klar och 25 fordon trafiksätts mellan Falun och Borlänge. Elektrifiering av fordon bidrar till att skapa en effektiv och attraktiv trafik som ger ökad kundnöjdhet och ett ökat resande.

Särskilda persontransporter

Under 2025 fortsätter digitaliseringsinsatser kopplat till särskilda *persontransporter*. Genom ny resenärsapplikation kommer det bli möjligt för resenären att boka och avboka resa, och motta information om sin resa digitalt.

För att säkerställa kvalitén och kundnöjdheten av resor inom den särskilda *persontransporter* kommer ett prioriterat arbete under 2025 vara att ta fram rapporter på nyckeltalen som beslutats i förlängningsavtalen.

I dagsläget mäts NKI för färdtjänst och sjukresor genom ANBARO. Under Q4 2024 beställdes SKOLBARO, vilket är en resenärsundersökning kopplat till skolresor. Genom att utföra resenärsundersökning inom dessa tre områden får vi en bra täckningsgrad av NKI för den särskilda kollektivtrafiken.

Förväntad effekt

Allmän kollektivtrafik

Under 2025 ska punktligheten i den allmänna kollektivtrafiken uppnå ett medelvärde på minst 85 procent. Under kommande år ska punktligheten i stadstrafiken vara 90 procent.

Särskilda persontransporter

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

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

Genom att arbeta mot de uppsatta målen i förlängningsavtalen är den förväntade effekten att NKI ska öka.

Åtgärder 2026 – 2027

Allmän kollektivtrafik

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

Förbättrad punktlighet och förbättrade bytesmöjligheter kommer att öka kundnöjdheten.

Särskilda persontransporter

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

4.3 Restidskvoter i starka stråk

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

Mål

Öka antal starka reserelationer med god restidskvot.

Insatser/aktiviteter 2025

Under 2025 ska samtliga stråklinjers restidskvoter följas upp och för att ta fram en detaljerad handlingsplan per stråk. De starkaste stråken kommer att prioriteras i ett första skede.

Förväntad effekt

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

Åtgärder 2026 – 2027

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

4.4 Självfinansieringsgrad (allmän kollektivtrafik)

Självförsörjningsgraden beräknas enligt *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2032* som de totala intäkterna från försäljning av olika färdbevis i den allmänna kollektivtrafiken med buss dividerat med den totala kostnaden för trafikens utförande.¹ Detta benämns också självfinansieringsgrad i olika sammanhang.

Enligt trafikförsörjningsprogrammet är målet att öka biljettintäkternas andel av trafikens totala kostnader under programperioden, för 2019 var självförsörjningsgraden 24 procent.

Regionen har via skatteväxlingsöverenskommelsen från 2021 delvis växlat kostnader för skolskjutsar, de regioner som inte gjort det har då högre skolkortspriser än Dalarna och därför högre intäkter. Detta komplicerar jämförelsen med andra län, som inte gjort motsvarande överenskommelser. Det innebär att regionen står kostnaderna för skoltrafiken samtidigt som priset på skolkort är relativt låg. En överenskommelse med Dalarnas

¹ Andra definitioner på exempelvis från trafa.se (Trafikanalys) består av kvoten av verksamhetsintäkter (biljettintäkter och övriga affärsintäkter) och totala intäkter/underskottstäckning, detta benämns självfinansieringsgrad. I denna rapport används samma definition som i Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2023-2032

kommuner om justering av skolkortspriset ska beslutas av respektive fullmäktige under hösten 2024.

Mål

Målet 2025 är 24 procent i självfinansieringsgrad.

Insatser/aktiviteter 2025

Under 2025 kommer fokus att vara att skapa ett attraktivt utbud samt att öka utförandekvaliteten vilket ska leda till ett ökat resande. Under 2025 ska alternativa lösningar på linjer med svagt resande prövas, exempelvis genom att öka andelen behovsstyrd trafik.

Förväntad effekt

Ökade intäkter och minskad trafikproduktion förväntas ge en ökad självfinansieringsgrad. En höjning av skolkortspriset kommer att ge positiva effekter för självfinansieringsgraden.

Åtgärder 2026 - 2027

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

4.5 Beläggingsgrad

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

Mål

Öka antalet påstigande per fordonskilometer.

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

Insatser/aktiviteter 2025

Manuell resanderäkning kommer att genomföras under 2025 för ett mer exakt underlag.

Under 2025 kommer automatisk resanderäkning att installeras i majoriteten av bussarna.

Förväntad effekt

Resanderäkningen tillsammans med automatisk resanderäkning kommer ge en ökad förståelse för resandemönster. Detta möjliggör mer exakta beräkningar av den faktiska beläggningen under hela resan, vilket bidrar till bättre planering och resursoptimering i kollektivtrafiken.

Åtgärder 2026 - 2027

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

4.6 Andel trafik med förnybara drivmedel

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

Allmän kollektivtrafik

Inom trafikområde 3 (Falun och Borlänge kommun) användes under 2023 93,3 procent förnybara drivmedel och 6,7 procent fossila drivmedel.

I övriga trafikområden användes under 2023 76,4 procent förnybara drivmedel och 23,6 procent fossila drivmedel.

Tåg i Bergslagens tågtrafik drivs med förnybar el.

Särskild kollektivtrafik

I den särskilda kollektivtrafiken användes under 2023 9,1 procent förnybart drivmedel och 90,9 procent fossila drivmedel.

Mål

Målet 2025 är att öka andelen förnybart drivmedel i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Insatser och aktiviteter

Utredning kring möjligheter, kostnader och dess påverkan med att få den särskilda kollektivtrafiken mot ökad andel förnybart drivmedel genomförs 2025.

Under hösten 2025 kommer 25 elbussar att införas i trafikområde 3 vilket minskar klimatpåverkan och sänker bullernivåer.

Åtgärder 2026 - 2027

Under 2026 planeras ytterligare 19 elbussar att införas i trafikområde 3.

4.7 Enkelt

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken i Dalarna. Det gäller så väl information, resan och biljetter. Enligt Kolbar 2023 ansåg 40 procent av allmänheten och 64 procent av kunderna att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken.

Mål

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

Insatser/aktiviteter 2025

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

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

Förväntad effekt

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

Åtgärder 2026 - 2027

Fortsatta åtgärder för att kollektivtrafiken ska uppfattas som enkel är:

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

4.8 Behovsanpassat

Kollektivtrafiken ska planeras för att passa många och möta befolkningens behov av kollektivt resande. 2023 upplevde 55 procent av kunderna och 24 procent av allmänheten att kollektivtrafiken kan användas för det flesta resor de gör.

Mål

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

Insatser/aktiviteter 2025

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

- Viss trafik som har integrerad skolskjuts kan behöva separeras från arbetspendling för att bättre möta resenärernas behov.
- Ny tydligare och tillgänglighetsanpassad layout för tidtabeller tas fram.
- Bättre dialog med resenärer och mer synlighet vid resecentrum och större hållplatser.
- Dalatrafik ska bli lättare att nå och ge återkoppling i god tid.

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

Förväntad effekt

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

Åtgärder 2026 – 2027

Behovsanpassning av trafiken omfattar:

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

4.9 Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Mål

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

Insatser/aktiviteter 2025

Under 2025 ska kollektivtrafikförvaltningen i samverkan med Regionala utvecklingsförvaltningen och länets kommuner ta fram en handlingsplan för utveckling av den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet.

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

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

Förväntad effekt

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

Åtgärder 2026 – 2027

Handlingsplanen ska leda till åtgärder som ökar tillgängligheten.

4.10 Geografisk tillgänglighet

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

Mål

Andelen invånare som har mindre än 400 meter från hållplats ska öka. Relevanta metoder för att mäta utbud behöver tas fram och fastställas. Restiden till kommunhuvudorter är ett exempel på viktigt mått om geografisk tillgänglighet samtidigt som målet blir motsägelsefullt om kortare restid kan åstadkommas med genare körvägar och färre hållplatstopp vilket betyder att hållplatsavstånden ökar.

Insatser/aktiviteter 2025

Åtgärder för minskad restid som kommer att genomföras under 2025 och kommande år är:

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

Geografisk tillgänglighet kan istället uttryckas som andel av befolkningen som på vardagar har resmöjlighet med mindre än 60 minuter till kommunhuvudort. Mätetalet kommer att definieras under 2025.

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

Förväntad effekt

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

Åtgärder 2026 – 2027

Arbetet med förkortad restid är långsiktigt och åtgärderna beskrivna för 2025 kommer att fortsätta kommande år.

5 Trafikförändringar

5.1 Beslutade förändringar

Insatser/aktiviteter 2025

Som ett första steg mot utsläppsfria fordon genomförs elektrifiering av linjerna 151-153 mellan Falun och Borlänge under hösten 2025. Eldriften är energieffektiv med minskad klimatpåverkan och minskat buller och bidrar, tillsammans med andra åtgärder, till att skapa en effektiv och attraktiv trafik som ger ökad kundnöjdhet och ett ökat resande.

Under hösten 2024 flyttade halkbanan i Falun till ett nytt läge vid gamla motorbanan mellan Tallen och Olsbacka. En anropsstyrd linje går från Tallen till halkbanan.

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

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

I samverkan med ett av trafikföretagen samt Leksands och Rättviks kommun ska ett pilotprojekt med behovsstyrd trafik starta.

Förväntad effekt

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

5.2 Planerade förändringar under 2026 - 2027

Insatser/aktiviteter

Delar av stadstrafiken i Falun och Borlänge kommer att från och med sommaren 2026 att utföras med eldrivna fordon.

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

- Skapa ett attraktivt utbud i de resrelationer där det är störst resande och potential till ökat resande. Detta omfattar primärt de starka resrelationerna och stadstrafiken i Falun och Borlänge.
 - Förbättra tillförlitlighet såsom ökad punktlighet och att anslutningar fungerar.
 - Minska restiderna och i samarbete med Dalarnas kommuner arbeta för förbättrade bytesmöjligheter mellan bil och kollektivtrafik.
 - Förbättra kollektivtrafikens anpassningar till resbehoven för gymnasieelever, större arbetsplatser och turistmål.
 - För ett antal lämpliga linjer ska skolskjuts och trafik för arbetspendling separeras för att bättre anpassas till de olika målgruppernas behov.
 - Förbättra tillgänglighet och standard på hållplatserna utifrån ett hela resan perspektiv vilket inkluderar trygghet och säkerhet.
-

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

Förväntad effekt

Åtgärderna syftar till att skapa en attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik vilket leder till ökad kundnöjdhet och ökat resande.

6 Tidtabellskiften

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

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabellsskifte i december, startdag:
2024	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december
2025	Må 16 juni	Må 18 augusti	Sö 14 december
2026	Må 15 juni	Må 17 augusti	Sö 13 december
2027	Må 14 juni	Må 16 augusti	Sö 12 december
2028	Må 12 juni	Må 14 augusti	Sö 10 december

7 Sammanställning av linjetrafik 2025:

7.1 Stadstrafik

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

7.2 Stråktrafik

Linje	Rubrik
101	Stråk: Avesta - Borlänge
102	Stråk: Rättvik-Borlänge (Till och med 16 juni 2025)
121	Stråk: Malung - Vansbro - Borlänge
131	Stråk: Hedemora - Falun
133	Stråk: Sälenfjällen - Älvdalen - Mora
141	Stråk: Mora - Orsa

7.3 Landsbygdstrafik

Linje	Rubrik
39	Edsbyn - Svabensverk - Enviken - Falun
200	Horndal - Fors - Avesta
201	Lund - Åsgarn - Fors - Folkärna - Krylbo
202	By - Folkärna - Avesta
203	By - Bergshyttan - Avesta
204	Hovnäs - By - Horndal
205	Bodarne - Fornby - Horndal
206	Avesta - Knutsbo - Rembo - Avesta
207	Snickarbo - Avesta
209	Malung - Värnäs - Torsby
210	Borlänge - Torsång - Vika
211	Ornäs - Tylla - Kyrkskolan - Borlänge
212	Sörbo - Tunet - Borlänge
213	Borlänge - Idkerberget - Ludvika
214	Borlänge - Spraxkya - Halvarsgårdarna - Borlänge
215	Mockfjärd/Djurås - Bäsna - Borlänge
216	Borlänge - Lennheden - Amsberg - Borlänge
217	Borlänge - Gimsbärke - Amsberg - Borlänge
218	Bullermyren - Lindan - Kyrkskolan - Halvars skola
219	Borlänge - Ornäs - Storsund
220	Tjärna Ängar - Borlänge centrum - Ornäs skola
221	Alsbäck - Domnarvet - Borlänge
223	Borlänge - Idkerberget - Rämshyttan
231	Lumsheden - Svärdsjö
232	Svartnäs - Vintjärn - Österbyn - Svärdsjö
233	Kårtäkt - Hillersboda - Svärdsjö
234	Svärdsjö - Sundborn - Falun
235	Enviken - Svärdsjö - Falun
236	Enviken - Toftbyn - Falun
237	Skuggarvet - Sundborn - Kårtäkt - Risänget
238	Granbo - Nyhyttan - Vika - Kniva - Hosjöskolan
239	Svabensverk - Marnäs - Enviken - Svärdsjö (- Falun)
240	Sörskog - Bjursås
242	Sågmyra - Bjursås - Sågmyra
243	Vika - Falun
244	Falun - Hinsnoret - Ornäs - Aspeboda - Falun
245	Kvarntäkt - Bjursås - Falun
246	Sågmyra - Bjursås - Falun
247	Hemmingsbo - Södra/Slättaskolan
248	Grycksbo - Bergsgården - Falun
249	Fjällgrycksbo - Rog - Bjursås
250	Djurås - Amsberg - Falun
251	Djurås - Hampgårdarna - Österfors - Gagnef - Djurås
252	Mockfjärd - Bröttjärna - Djurås

253	Nås - Björbo - Djurås - Borlänge
254	Gagnef - Västerfors - Djurås
255	Djurås - Gagnef - Insjön - Leksand
260	Avesta - Grådö - Hedemora
261	Hedemora - Säter
262	Vikmanshyttan - Hedemora
263	Garpenberg - Hedemora
264	Hedemora - Turbo - Davidshyttan - Hedemora
265	Långshyttan - Hedemora
266	Stjärnsund -Husby -Hedemora
267	Långshyttan - Myckelby- Husby (- Hedemora)
268	Hedemora-Tjärnan-Västerby-Hedemora
269	Hedemora - Nås - Snickarbo
270	Långshyttan - Stora Skedvi - Gustafs - Borlänge
271	Leksand - Norr Lindberg - Leksand
273	Leksand - Rönnäs - Sågmyra
274	Leksand - Hjortnäs - Tällberg
275	Leksand - Rälta - Djura - Gagnef
276	Tällberg - Leksboda - Norr Lindberg - Leksand
277	Leksand - Insjön - Helgbo
281	Leksand - Alvik - Siljansnäs - Leksand
282	Leksand - Siljansnäs - Alvik - Leksand
291	Smedjebacken - Gubbo - Ludvika
292	Malingsbo - Björsjö - Ludvika
293	Smedjebacken - Hagge - Ludvika
294	Ludvika - Blötberget - Sunnansjö - Nyhammar - Ludvika
295	Ludvika - Nyhammar - Sunnansjö - Blötberget - Ludvika
296	Borlänge - Ludvika
297	Fredriksberg - Sunnansjö - Ludvika
298	Söderbärke - Smedjebacken - Ludvika - Grängesberg
299	Saxdalen - Grängesberg
300	Hörks hage - Grängesberg
301	Grängesberg - Stallbacken - Björkås - Grängesberg
302	Laxsjön - Nyhammar
311	Malung/Vansbro - Kättbo - Mora
313	Malung - Västra Utsjö - Malung
314	Malung - Västra Fors - Malung
315	Rörbäcksnäs - Lima
316	Lima - Limesforsen - Västra Tandö - Lima
317	Sälenfjällen - Malung
318	Sörsjön - Sälen - Lima
319	Storbricksnäs - Jossätra - Sälen
321	Mora - Bergkarlås - Orsa
322	Mora - Våmhus
323	Mora - Sollerön - Mora

324	Vikarbyn - Nusnäs - Mora
325	Venjan - Kättbo (- Mora)
326	Mora - Vattnäs - Mora
341	Orsa - Skattungbyn - Orsa
342	Orsa - Grönklitt
343	Orsa - Lisselhed - Vattnäs - Orsa
344	Orsa - Hansjö - Sandhed - Orsa
345	Edsbyn - Furudal - Orsa
350	Mora - Rättvik - Falun
351	Rättvik - Furudal - Sörboda/Dalfors
352	Tammeråsen - Röjeråsen - Vikarbyn - Rättvik
353	Rättvik - Stumsnäs - Rättvik
354	Dalstuga - Bingsjö - Ingels - Rättvik
355	Rättvik - Utby - Söderås - Utby - Rättvik
356	Rättvik - Sätra - Östbjörka
357	Rättvik - Hedslund - Enådal - Rättvik
360	Malingsbo - Björsjö - Hagge - Smedjebacken
361	Fagersta - Söderbärke - Smedjebacken
362	Björsbo - Tolvsbo - Söderbärke - Vad
363	Snöån - Pjantbo - Hagge - Smedjebacken
364	Smedjebacken - Silfhyttan - Gubbo - Hagge
365	Ingevallsbo - Åsmansbo - Finnbo - Smedjebacken
366	Lernbo - Kärrgruvan - Smedjebacken
367	Larsbo - Söderbärke - Vad
370	Säter - Gustafs - Borlänge
371	Nyberget - Stora Skedvi - Bispberg - Säter
372	Krukbo - Ingarvshyttan - Stora Skedvi
373	Stora Skedvi - Mårtensgård - Säter
374	Vika - Stora Skedvi - Hedemora
375	Stora Skedvi - Gustafs - Säter
376	Nisshyttan - Säter
377	Koppalahyttan - Ulfshyttan - Säter
378	Säter-Åsen-SkönvikSäter-Åsen-Säter
380	Nås - Dala-Järna - Vansbro
381	Närsen - Nås - Högosta - Uppsälje - Vansbro
382	Vansbro - Eldforsen - Sågen
384	Vansbro - Rågsveden - Äppelbo - Vansbro
392	Älvdalen - Nornäs
393	Älvdalen - Dysberg - Evertsberg - Älvdalen
394	Älvdalen - Klitten
395	Flötningen - Drevdagen - Idre
396	Grövelsjön - Idre - Älvdalen - Mora
397	Älvdalen - Oxberg - Mora

7.4 Flextrafik

Linje	Rubrik
430	Flexområde Avesta - Knutsbo
431	Flexområde Avesta - Klintbo
432	Flexområde Krylbo - Näckenbäck
433	Flexområde Krylbo - Vansjö
434	Flexområde Krylbo - Korskrogen
435	Flexområde Fors - Morshyttan
436	Flexområde Fors - Norra Strandmora
437	Flexområde Horndal - Rossen
438	Flexområde Horndal - Tyttbo
515	Flexområde Östra Grängesberg
516	Flexområde Västra Grängesberg
520	Flexområde Norra Ludvika
521	Flexområde Södra Ludvika
525	Flexområde Östra Sunnansjö
526	Flexområde Västra Sunnansjö
530	Flexområde Fredriksberg
600	Flexområde Borlänge tätort
601	Flexområde Borlänge tätort ("Rosetten")
620	Flextrafik Lustebo - Studsarvet - Grycksbo
621	Flextrafik Haghed - Uvnäs - Britsarvet
622	Flextrafik Ryggen - Lönnemossa - Hosjö
623	Flextrafik Korså bruk - Sundborn
624	Flextrafik Ågs bruk - Näsänget - Svärdsjö
625	Flextrafik Tallen - Nya halkbanan
628	Flexområde Borlänge - Pusselbo
630	Flexområde Borlänge - Dalsjö - Kyna - Ornäs
700	Flexområde Ludvika tätort
717	Flexområde Sågen-Vansbro
718	Flexområde Lindesnäs-Nås
721	Flexområde Tyngsjö - Malung
722	Flexområde Lisskogsåsen - Malung
731	Flexområde Sälenfjällen - Sälen
741	Flextrafik Torsmo - Skattungbyn
742	Flexområde Näckådalen - Orsa
743	Flexområde Tallhed - Orsa
752	Flexområde Tammeråsen-Stumsnäs-Nittsjö
753	Flexområde Östbjörka
754	Flextrafik Dådran/Finnbacka
757	Flexområde Häven
774	Flextrafik Kullsbjörken - Tällberg
775	Flextrafik Skeberg - Leksand
776	Flextrafik Lundbjörken - Olnäs - Siljansnäs

781	Flexområde Drevdagen/Flötningen - Idre
782	Flexområde Foskros - Idre
783	Flexområde Storfjäten - Idre
784	Flexområde Grövelsjön - Idre
785	Flextrafik Gördalen - Fulufjället - Särna
786	Flexområde Öjvallberget - Särna
787	Flexområde Öjvasseln - Särna
791	Flexområde Blyberg - Älvdalen
792	Flexområde Nornäs/Lövnäs - Älvdalen
793	Flexområde Evertsberg - Älvdalen
794	Flexområde Karlsarvet - Älvdalen
795	Flexområde Väsa - Älvdalen
796	Flexområde Åsen/Brunnsberg - Älvdalen
800	Flexområde Hedemora tätort

7.5 Skoltrafik

Linje	Rubrik
902	Skoltidsresor i Gagnefs kommun
907	Skoltidsresor i Rättviks kommun
911	Sörviks skola
912	Blötbergets skola
913	Lorensbergaskolan
915	Skoltidsresor i Ludvika kommun
925	Skoltidsresor i Borlänge kommun
937	Vikaskolan
939	Österå
941	Skoltidsresor i Falu kommun
946	Skoltidsresor i Sätters kommun
948	Sätters kommun Enbacka skola
957	Skoltidsresor i Hedemora kommun
961	Skoltidsresor i Avesta kommun
962	Krylbo-Forsskola
968	Skoltidsresor i Mora kommun
970	Skoltidsresor i Malung-Sälens kommun
972	Skoltidsresor i Orsa kommun
973	Skoltidsresor i Älvdalens kommun
974	Skoltidsresor i Smedjebackens kommun

7.6 Tågtrafik

Linje	Rubrik
50	Mora/Falun-Borlänge-Stockholm

53	Gävle-Falun-Borlänge-Örebro-Mjölby
54	Gävle-AvestaKrylbo-Örebro/Hallsberg
55	Ludvika-Fagersta-Västerås

8 Referenser

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