

Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027 - 2028

Region Dalarna

Datum
2025-11-14

Giltigt t.o.m.
2026-12-31

Diarienummer
KTN 2025/134

Versionsnummer
1.0

I samarbete med

Godkänt av
Kollektivtrafiknämnden 2025-12-12



Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Inledning och syfte	4
2.1	Vad styr kollektivtrafikens förutsättningar och hur fungerar kollektivtrafiken i Dalarna	4
2.1.1	Budget och ekonomisk analys	7
2.1.2	Regional utvecklingsstrategi – Dalastrategin 2030	9
2.1.3	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2032	9
2.1.4	Kollektivtrafikplan	9
2.1.5	Hållbarhetsprogrammet	9
2.1.6	Långsiktigt program Tåg i Bergslagen	10
2.2	Trafikplikt	10
3	Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna	11
4	Kollektivtrafikens utveckling år 2026 och handlingsplaner	12
4.1	Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet	13
4.2	Nöjdhet - kunder och allmänhet	14
4.3	Restidskvoter i starka stråk	16
4.4	Självfinansieringsgrad (allmän kollektivtrafik)	16
4.5	Beläggingsgrad	17
4.6	Andel trafik med förnybara drivmedel	17
4.7	Enkelt resande	18
4.8	Behovsanpassat	19
4.9	Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	20
4.10	Geografisk tillgänglighet	20
5	Trafikförändringar	21
5.1	Beslutade förändringar	21
5.2	Planerade förändringar under 2027 – 2028	22
6	Tidtabellskiften	22
7	Sammanställning av linjetrafik 2026:	23
7.1	Stadstrafik	23
7.2	Stråktrafik	23
7.3	Landsbygdstrafik	24
7.4	Flextrafik	27
7.5	Skoltrafik	28
7.6	Tågtrafik	29
8	Referenser	29

1 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 reserelationer där det är störst resande och potential till ökat resande. Detta omfattar primärt de starka reserelationerna 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 "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.

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.

2 Inledning och syfte

Region Dalarna presenterar plan för kollektivtrafikens utveckling utifrån ett kortare perspektiv om tre år. Planen utgör ett strategiskt verktyg för att styra kollektivtrafikens utveckling i länet och bygger på samverkan med länets kommuner, myndigheter och andra offentliga aktörer och civilsamhälle. Den beslutas av kollektivtrafiknämnden och utgår från målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2023–2032.

Sedan antagandet av det regionala trafikförsörjningsprogrammet har flera viktiga förändringar genomförts: en ny produkt- och zonmodell har införts, biljettsystemet har harmoniserats med Tåg i Bergslagen och ett basutbud för kollektivtrafiken har fastställts. Trafikavtalen har förlängts till juni 2028 och upphandling för nästa avtalsperiod har påbörjats.

Samverkan med kommunerna har formaliserats genom tilläggsavtal och en ny samverkansstruktur har etablerats. Under 2026 behöver detta samarbete vidareutvecklas, särskilt vad gäller planering och uppföljning. Många av målen kräver gemensamma insatser från flera aktörer, inklusive dialog med näringsliv och civilsamhälle.

Årets kollektivtrafikplan har beretts av Kollektivtrafikförvaltningen med utgångspunkt i dialogen med kommunerna. Den ska spegla förutsättningarna i hela länet och fungera som ett styrdokument för kollektivtrafikens utveckling, med fokus på ökad kundnöjdhet, effektivitet och hållbarhet.

2.1 Vad styr kollektivtrafikens förutsättningar och hur fungerar kollektivtrafiken i Dalarna

I Dalarnas län är det Region Dalarna som är regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm). 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 kollektivtrafik och särskilda persontransporter.

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



Figur 1 Kollektivtrafikplanen i ett sammanhang

Allmän kollektivtrafik

Kollektivtrafiknätet i Dalarna utgörs av busstrafik i form av stadstrafik, regional- och kommunal busstrafik och tågtrafik. Tågtrafik tillsammans med stråktrafiken, eller starka reserelationer, utgör en grundstomme. Till grundstommen kopplar anslutningstrafik i form av stadstrafik och landsbygdstrafik. Kollektivtrafiknätet är utbredd 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 resrelationer/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

Särskilda persontransporter består av anropsstyrda eller linjebundna resor som utförs med personbilar, specialfordon, buss eller regiontåg. Inom särskilda persontransporter 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*.

2.1.1 Budget och ekonomisk analys

Trafikintäkter och kostnader egen finansiering			
Mnkr	PROGNOS 2025	BUDGET 2025	BUDGET 2026
Biljettintäkter	127,5	137,0	131,5
Skolkort	62,5	61,0	62,5
Tåg inomlänsintäkter	12,5	12,0	13,5
S:a Intäkter	202,5	210,0	207,5
Linjetrafik	-696,4	-721,7	-711,4
Skolskjuts (Geo/särs skäl)	-45,4	-40,3	-42,7
Färdtjänst	-51,8	-52,9	-51,8
Varav s:a trafikindex (linje, allmän, färdtjänst)	-235,6	-261,9	-251,7
Tåg	-186,9	-205,9	-204,8
S:a Kostnader	-980,5	-1 020,8	-1 010,8
S:a Intäkter/Kostnader egen finansiering	-778,0	-810,8	-803,3

Tabell 1: intäkter och kostnader för trafiken som finansieras av budgetram

Trafikintäkter och kostnader sålda tjänster			
Mnkr	PROGNOS 2025	BUDGET 2025	BUDGET 2026
INTÄKTER			
Sjukresor	109,0	115,8	109,8
Skoltidsresor	9,7	10,7	11,6
Serviceresor kommun	82,0	80,0	88,0
Färdtjänst i andra län	0,3	0,3	0,2
S:A INTÄKTER	201,0	206,8	209,5
KOSTNADER			
Sjukresor	-109,0	-115,8	-109,8
Skoltidsresor	-9,7	-10,7	-11,6
Serviceresor kommun	-82,0	-80,0	-88,0
Varav korttidsresor	-0,4	-0,3	-0,4
Varav omsorgsresor	-42,5	-42,6	-44,2
Varav resor anpassad skola	-35,1	-33,1	-39,9
Varav resor VBU	-0,7	-1,5	0,0
Varav övriga kommunresor	-3,3	-2,5	-3,5
Färdtjänst i andra län	-0,3	-0,3	-0,2
S:A KOSTNADER	-201,0	-206,8	-209,5
S:a Intäkter/Kostnader sålda tjänster	0,0	0,0	0,0

Tabell 2: intäkter och kostnader för trafiken som finansieras av kommunkollektivet och hälso- och sjukvården

Ovanstående två tabeller innehåller intäkter och kostnader för Region Dalarna. Tabell 1 beskriver intäkter och kostnader för trafiken som finansieras av budgetram. Tabell 2 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

Budgeten för biljettintäkterna är ca 3 procent högre än prognosen för 2025, dock lägre än budgeterat för 2026. Biljettintäktsbudgeten för 2026 har varit för ambitiös och ger ett underskott för 2025.

Överenskommelsen med kommunerna om justering av skolkortspriset från hösten 2024 ger helårseffekt 2025, vilket är en ökning med ca 18 miljoner kronor. Skolkortspriset har en indexeringsklausul och den ger en justering på 1,2 procent inför 2026.

Intäkter för inomlänshesor med tåg har initialt det första året 2024 varit en osäker post. Det har stabiliserats på en nivå och vi ser en svag förbättring, om förbättringen fortgår så är budgeten för 2026 realistisk.

Kostnader

Allmän kollektivtrafik

Avtalsprisindex påverkar trafik kostnaderna väsentligt. Index har gått ned under andra kvartalet 2024, vilket har fortsatt fram till kvartal 3 2025. En ökning ses från fjärde kvartalet och det är framförallt HVO-index som gått upp.

Utbudet av allmän kollektivtrafik för 2026 är budgeterat på samma nivå som 2025. Avtalsindex för 2026 har budgeterats på lägre nivå än budget 2025, men förväntas vara högre än prognosen för 2025.

Ersättningarna till Tåg i Bergslagen baseras på den senaste bedömningen av budget från bolaget inför 2026 från november 2025. Jämfört med budget 2025 är det 1,1 mnkr lägre. Däremot har bolaget aviserat ett överskott 2025 där Dalarnas andel beräknas till 14 miljoner kronor. Det finns utöver detta osäkerheter kring ersättningar från samverkansavtal med Trafikverket för Tåg i Bergslagen, nuvarande avtal går ut första kvartalet 2026. Det finns ännu inga besked om avtalen kommer att omtecknas och förlängas.

Särskilda persontransporter

Skolskjutsar inom särskilda persontransporter har ökat och är på en högre nivå 2025 i jämförelse med tidigare år. För att få skolskjuts i den formen behövs beslut från kommunernas skolskjutshandläggare utifrån geografiska eller särskilda skäl. Utifrån ökad volym har viss ökning budgeterats 2026.

Färdtjänstresorna ökade under 2024 och har nu stabiliserats på en högre nivå, men ökningstakten förefaller ha avstannat. Man ser en ökning av kostnader exklusive index mellan 2023 och 2025 på knappt 20 procent, utvecklingen behöver följas vidare.

2.1.2 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

2.1.3 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.

2.1.4 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.

2.1.5 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.

2.1.6 Långsiktigt program 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 2035 och beskriver den planerade utvecklingen av tågtrafiken i det gemensamma trafikområdet.

Tåg i Bergslagen 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

Utvecklingen inom området har gått framåt, vilket resulterat i att programmet uppdaterades under 2025. Flera av de åtgärder som identifierades i den tidigare upplagan har redan genomförts och samtidigt fanns ett behov av att höja blicken fram till 2035. I och med uppdateringen gavs möjlighet att tydligt beskriva framtida trafikbehov och skapa ett underlag för beslut om kommande fordonsanskaffningar.

Utvecklingsplanen för regional persontågstrafik i Dalarna har utgjort ett centralt underlag vid revideringen av det Långsiktiga programmet för Tåg i Bergslagen.

2.2 Trafikplikt

"Allmän trafikplikt definieras i EU-förordning (EG) nr 1370/2007 som de krav som en behörig myndighet fastställer för att säkerställa kollektivtrafik av allmänt intresse. Dessa krav avser trafik som ett kollektivtrafikföretag inte skulle tillhandahålla på kommersiella grunder utan ekonomisk 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.

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 Dalatrategins 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	2023 Resultat	2024 Resultat	2025 Resultat*	2025 Mål	2026 Mål	2035 Mål
Marknadsandel (%)	11	9	7	12,5	12,5	20
Antal resor linjetrafik (miljoner resor)	9,5	8,3	8	10	10	16,6
NKI (Kollbar, %)						
Kund	51	46	53	65	58	70
Allmänhet	39	34	38	55	41	60
Senaste resan	76	64	72	82	77	80

Tabell 3: Resultat och mål för de övergripande mätetalen * resultat 2025 avser till och med oktober.

4 Kollektivtrafikens utveckling år 2026 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 reserelationer 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 de beslutade principerna i "Kollektivtrafikens basutbud i Dalarna" (KTN2022/102).

Verksamhetsplan och budget för kollektivtrafiknämnden 2026 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 fram till juni 2028. Syftet är att skapa en attraktiv och pålitlig kollektivtrafik som möter framtidens behov samt att förbättra kollektivtrafiken för resenärer i Dalarna.

Avtalen 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. Basutbudets principer beslutades hösten 2024 och utgör en struktur för den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet.

Utveckling i särskilda persontransporter

Digitaliseringen inom särskilda persontransporter är under ständig utveckling. Sommaren 2025 lanserades en app för färdtjänstresenärer. Under 2026 kommer verksamheten arbeta vidare med att sprida

information om appen. Förhoppningarna är att appen under 2026 ska utvidgas till att förutom färdtjänst även omfatta skolresor.

Under 2026 planeras även ett breddinförande av ALFA Pro. Det är ett webbgränssnitt där vården kan boka sina resor digitalt. Förhoppningen är att detta ska möjliggöra en smidigare hantering av bokningarna som därmed även leder till minskade köer till beställningscentralen. När vårdpersonal bokar en resa digitalt behöver inte hälso- och sjukvården faxa in ett intyg till sjukreseadministrationen, vilket gör att den administrativa bördan minskar.

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 12 miljoner resor vilket motsvarar en marknadsandel på ca 14 procent.

Insatser/aktiviteter 2026

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 2026 kommer delar av utbudet av kollektivtrafik att justeras som ett första steg mot den inriktning som definierats för basutbudet. Arbetet sker i nära samverkan med berörda kommuner och syftar till att tydligare särskilja olika resandebehov, såsom arbetspendling och skoltrafik. I vissa fall innebär detta att linjer delas upp för att bättre möta dessa behov och skapa en mer ändamålsenlig trafiklösning.

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 2027 - 2028

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

4.2 Nöjdhet - kunder och allmänhet

Allmän kollektivtrafik

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

2024 var NKI – kunder 46 procent och NKI – allmänhet 34 procent vilket är något lägre än 2023.

Mål

Allmän kollektivtrafik:

Mål	2025	2026
NKI kunder	65	67
NKI allmänhet	55	60
NKI Senaste resan	82	83

Värdet mäts i Nöjd Kund Index – NKI enligt Kollbar.

Särskilda persontransporter

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

2024 var sammanfattande kundnöjdheten 91 procent hos färdtjänstresenärer och 89 procent hos sjukresoresenärer.

Mål

Särskilda persontransporter

Mål	2025	2026
NKI kunder färdtjänst	94	94
NKI kunder sjukresor	94	94

Värdet mäts i sammanfattande kundnöjdhet enligt Anbarö.

Insatser/aktiviteter 2026

Allmän kollektivtrafik

Samtliga punkter i åtgärdsprogram för nöjdare resenärer, "Resan mot en bättre kollektivtrafik" syftar till att öka kundnöjdheten, både bland befintliga kunder och allmänhet. Punktlighet är en av de mest avgörande faktorerna för upplevd kvalitet i kollektivtrafiken, då den påverkar möjligheten till fungerande byten och bidrar till att trafiken upplevs som tillförlitlig.

För att förbättra punktligheten fortsätter arbetet med att optimera körtider och reglertider för samtliga linjer. Tidtabeller och bytestider ses över och anpassas för att säkerställa att anslutningsresor fungerar smidigt och att kunden får en mer förutsägbare och pålitlig reseupplevelse.

Under sommaren 2026 planeras etapp 2 av elektrifieringen vilket innebär att delar av stadstrafiken i Falun och Borlänge kommer att trafikeras med elfordon. Elektrifiering av fordon bidrar till att skapa en effektiv och attraktiv trafik som ger ökad kundnöjdhet och ett ökat resande.

Under 2025–2026 genomförs en teknisk uppgradering av befintliga biljettmaskiner. Uppgraderingen omfattar byte till snabbare processor och en mer

tillförlitlig skanner, vilket förbättrar både förarens arbetsmiljö och kundens upplevelse. Åtgärden bidrar till ökad systemstabilitet och minskad risk för fel vid biljettvalidering. Denna insats ligger i linje med Tåg i Bergslagens långsiktiga program 2025–2035, där ett av de strategiska målen är att skapa ett robust och användarvänligt trafiksystem med hög punktlighet och tillförlitlighet.

Under året startar Projekt Artvise med målet att hela förvaltningen ska arbeta i ärendehanteringssystemet Artvise. Som en del av projektet ingår även Dalatrafiks kundserviceprocess, vilket innebär att Kundenservice får ett nytt arbetssätt baserat på den nya processen. Detta kommer att leda till snabbare och mer effektiv service för våra resenärer.

Särskilda persontransporter

Under de senaste tre åren har en gradvis ökning av NKI skett. Utmaningen är att fortsätta utveckla verksamheten och höja en redan hög kundnöjdhet. Under år 2026 kommer Kollektivtrafikförvaltningen arbeta med digitalisering för att fortsätta utveckla servicetrafiken och dess kundnöjdhet.

Ett prioriterat arbete är att marknadsföra appen som ett alternativ för kunden att hantera sina serviceresor.

Förväntad effekt

Allmän kollektivtrafik

Under 2026 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 2027 – 2028

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 2026

Under 2026 ska restidskvoterna för stråklinjerna ses över inom arbetet med basutbudet, med prioritet på de mest trafikerade stråken. En ny hållplats längsmed E16 i Björbo kommer att trafikeras som en åtgärd.

Förväntad effekt

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

Åtgärder 2027 – 2028

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

4.4 Självffinansieringsgrad (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.

Målsättningen i trafikförsörjningsprogrammet är att biljettintäkternas andel av trafikens totala kostnader ska öka under programperioden, för 2023 var andelen 22 procent och andelen 2024 var 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 för kostnaderna för skoltrafiken samtidigt som priset på skolkort är relativt lågt. Överenskommelsen från hösten 2024 med Dalarnas kommuner om justering av skolkortspriset får helårseffekt under 2025.

Mål

Målet 2026 är 25 procent i självfinansieringsgrad.

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

Insatser/aktiviteter 2026

Under 2026 kommer fokus vara att skapa ett attraktivt utbud samt att öka utförandekvaliteten vilket ska leda till ett ökat resande. Under 2026 ska alternativa lösningar på linjer med svagt resande prövas, exempelvis genom att öka andelen behovsstyrd trafik.

Förväntad effekt

Höjningen av skolkortspriset tredje kvartalet 2024 ger effekt på självfinansieringsgraden under 2025 som kan fortsätta in på 2026. Samtidigt förväntas kostnader för avtalsindex öka, därför är större förändringar inte att vänta.

Åtgärder 2027 – 2028

Satsningar på attraktiv trafik i stadstrafiken och starka res relationer 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 2026

Under 2025 installerades automatisk resanderäkning i majoriteten av bussarna. Under 2026 kommer detta analyseras för att kunna användas som ett verktyg i planering/anpassning av kollektivtrafiken.

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 2027 – 2028

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 2024 85 procent förnybara drivmedel och 15 procent fossila drivmedel.

I övriga trafikområden användes under 2024 95 procent förnybara drivmedel och 5 procent fossila drivmedel.

Tåg i Bergslagens tågtrafik drivs med förnybar el.

Särskilda persontransporter

Inom särskilda persontransporter användes under 2024 14 procent förnybart drivmedel och 86 procent fossila drivmedel.

Mål

Målet 2026 är att öka andelen fossilfria drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken och särskilda persontransporter.

Insatser och aktiviteter 2026

Under 2026 planeras införandet av ytterligare 19 elbussar i trafikområde 3. Detta är en fortsättning på den elektrifiering som påbörjades under 2025, då 27 elbussar togs i drift i samma område. Syftet med denna satsning är att ytterligare förstärka omställningen till en mer hållbar fordonsflotta, minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten i regionen.

Utredning kring möjligheter, kostnader och dess påverkan med att få särskilda persontransporter mot ökad andel förnybart drivmedel genomförs 2026.

Åtgärder 2027 – 2028

Fastigheterna i Avesta, Hedemora, Ludvika, Leksand och Mora kommer under 2027 att anpassas för upp till 70 eldrivna fordon, vilket möjliggör en utökning av andelen utsläppsfria fordon.

4.7 Enkelt resande

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken i Dalarna. Det gäller så väl information, resan och biljetter. Enligt Kollbar 2024 ansåg 37 procent av allmänheten och 61 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 2026

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 2027 - 2028

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. 2024 upplevde 56 procent av kunderna och 22 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 2026

En behovsanpassad kollektivtrafik tar hänsyn till kundernas/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.
- Bättre dialog med resenärer och mer synlighet vid resecentrum och större hållplatser.
- Dalatrafik ska vara enkel att komma i kontakt med och ge återkoppling inom rimlig och förutsägbar tid.
- Ta fram och pröva alternativa lösningar för trafik med svagt nyttjande, såsom behovsstyrd trafik.

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 2027 – 2028

Behovsanpassning av trafiken omfattar:

- Förbättra kollektivtrafikens anpassningar till resbehoven för gymnasieelever, större arbetsplatser och turistmål.

- Fortsatt arbete med 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 2026

Under 2026 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 2027 – 2028

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 hållplatsstopp vilket betyder att hållplatsavstånden ökar.

Insatser/aktiviteter 2026

Åtgärder för minskad restid som kommer att genomföras under 2026 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.

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 2027 – 2028

Arbetet med förkortad restid är långsiktigt och åtgärderna beskrivna för 2026 kommer att fortsätta kommande år.

5 Trafikförändringar

5.1 Beslutade förändringar

Insatser/aktiviteter 2026

Som ett första steg mot utsläppsfria fordon genomfördes elektrifiering av linjerna 151–153 mellan Falun och Borlänge från december 2025. Under sommaren 2026 kommer även delar av stadstrafiken i Falun och Borlänge att drivas med ytterligare elfordon som tillkommer under året.

Ett pågående samverkansprojekt för 150-linjer mellan Falun och Borlänge fortsätter under 2026. Projektet utgår från basutbudet och syftar till att utveckla både linjenätet och utbudet i tätorterna, samt förbättra trafiken mellan kommunerna – allt inom ramen för befintlig budget.

I december 2026 avvecklas stadsflexen i Borlänge kommun. Beslutet grundar sig på höga kostnader per resa och samordnas med förändringar i stadstrafiken inom ramen för 150-linjeprojektet. En trafikutredning pågår i samverkan med Borlänge kommun för att säkerställa framtida trafiklösningar.

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

Trafiken kommer att delas upp för att bättre möta behov kopplade till arbets- och skolpendling. Som en del i detta arbete kommer linje 281 och 282 att ses över för att säkerställa en mer effektiv och behovsanpassad trafiklösning.

Arbete ska påbörjas med att identifiera och utveckla ett starkt stråk inom ramen för pilotprojekt med "Hela resan- perspektivet". Som ett första steg ska ett prioriterat stråk utses och analyseras med fokus på att identifiera utvecklingsmöjligheter som stärker resandet och förbättrar kundupplevelsen.

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

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.

Inom beslutet för avvecklingen av stadsflexen i Borlänge kommun är bedömningen att den ordinarie trafiken, tillsammans med landsbygdstrafiken, kan tillgodose resenärernas behov även efter att flextrafiken upphör.

5.2 Planerade förändringar under 2027 – 2028

Insatser/aktiviteter

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

- Skapa ett attraktivt utbud i de resrelationer där det är störst resande och potential till ökat resande. Detta omfattar primärt de starka resrelationerna och stadstrafiken i Falun och Borlänge.
- Förbättra tillförlitlighet såsom ökad punktlighet och att anslutningar fungerar.
- Minska restiderna och förbättra bytesmöjligheter.
- Förbättra kollektivtrafikens anpassningar till resbehoven för gymnasieelever, större arbetsplatser och turistmål.
- 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 "hela resan-perspektivet" 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 -volym under sommaren.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabellsskifte i december, startdag:
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
2029	Må 18 juni	Må 20 augusti	Sö 9 december
2030	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december

Tabell 4: Samtrafiken gemensamt tabellskifte för tåg/buss/båt

7 Sammanställning av linjetrafik 2026:

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 - Medvåga - 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	Bojsenborg - 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 Ångar - 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 - Limedsforsen - 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 - Nusenäs - 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
358	Rättvik - Leksand
360	Malingsbo - Björsjö - Hagge - Smedjebacken
361	Fagersta - Söderbärke - Smedjebacken
362	Björsbo - Tolvbo - Söderbärke - Vad
363	Snöån - Pjantbo - Hagge - Smedjebacken
364	Smedjebacken - Silfhytta - 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 - Ingarvshytta - Stora Skedvi
373	Stora Skedvi - Mårtensgård - Säter
374	Vika - Stora Skedvi - Hedemora
375	Stora Skedvi - Gustafs - Säter
376	Nisshytta - Säter
377	Koppslahytta - Ulfshytta - 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
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 Näckådal - Orsa
743	Flexområde Tallhed - Orsa
752	Flexområde Tammeråsen-Stumnsnäs-Nittsjö
753	Flexområde Östbjörka
754	Flextrafik Dådran/Finnbacka
757	Flexområde Håven
774	Flextrafik Kullsbjörken - Tällberg

775	Flextrafik Skeberg - Leksand
776	Flextrafik Lundbjörken - Olsnäs - 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

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 2025 - 2035](#)

Verksamhetsplan och budget 2026, Kollektivtrafiknämnd

[Handbok för attraktiv kollektivtrafik, SKR 2022](#)

[Samtrafiken.se](#)
