

Kollektivtrafikrapport 2024

Region Dalarna

| | | |
|--|---|---|
| Datum 2025-02-20 | Diarienummer KTN 2023/210 | I samarbete med Ledningsgruppen kollektivtrafikförvaltningen |
| Handläggare Marina Norrström | För organisation Ledning Dalatrafik | |
| Version 1.0 | | |



Innehåll

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Inledning och syfte | 3 |
| 1.1 | Regional kollektivtrafikmyndighet | 3 |
| 1.2 | Rapportens syfte | 3 |
| 1.3 | Mätetal/hyckeltal..... | 3 |
| 2 | Sammanfattning..... | 4 |
| 3 | Allmän trafikplikt och avtal..... | 5 |
| 3.1 | Allmän trafikplikt | 5 |
| 3.2 | Kollektivtrafikavtal..... | 5 |
| 3.3 | Ensamrätter eller direkttilldelade avtal | 5 |
| 3.4 | Kommersiell linjetrafik..... | 5 |
| 4 | Målbild för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna..... | 7 |
| 5 | Kollektivtrafikens kvalitet och effektivitet utifrån målbild 2024..... | 8 |
| 5.1 | Nöjdhet – kunder och allmänhet..... | 8 |
| 5.2 | Restidskvoter i starka stråk (buss och tåg) | 9 |
| 5.3 | Självförsörjningsgrad..... | 11 |
| 5.4 | Beläggningsgrad | 12 |
| 5.5 | Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet | 12 |
| 5.6 | Andel trafik med förnybara drivmedel | 13 |
| 5.7 | Enkelt..... | 14 |
| 5.8 | Behovsanpassat..... | 16 |
| 5.9 | Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning..... | 17 |
| 5.10 | Geografisk tillgänglighet..... | 17 |
| 6 | Ekonomi..... | 19 |
| 6.1 | Kollektivtrafikens finansiering (buss, servicetrafik och tåg) | 19 |
| 6.2 | Ersättning för gällande avtal och trafikområde..... | 20 |

1 Inledning och syfte

1.1 Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Dalarna är regional kollektivtrafikmyndighet (RKTM) i Dalarnas län och är ansvarig för kollektivtrafiken. Sedan den 1 januari 2012 gäller Lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik i Sverige. I lagen är fastställt att varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet som upprättar ett trafikförsörjningsprogram. Ett trafikförsörjningsprogram som bland annat fastställer mål, behov av kollektivtrafik och beskriva en långsiktig utveckling för ett hållbart Dalarna. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och utför regelbundna uppföljningar av hur olika regioner administrerar och planerar kollektivtrafiken. Denna rapport tas fram i enlighet med kap. 7.1 i EU-förordningen om kollektivtrafik (1370/2007) och i rapporten följs Region Dalarnas beslut om allmän trafikplikt upp.

1.2 Rapportens syfte

Syftet med denna rapport är att årligen presentera regionens arbete för externa aktörer samt utgöra sammanställning för egen kontroll av verksamheten. Rapporten är ett bokslut av kollektivtrafikåret som möjliggör uppföljning av de målsättningar som är antagna i Region Dalarnas trafikförsörjningsprogram 2023 – 2032. Rapporten är underlag för att identifiera utvecklingsområden för att skapa en attraktiv kollektivtrafik med nöjda resenärer, ökat resande och ökad självförsörjningsgrad. Rapporten ska bidra till en bra dialog i samverkan om kollektivtrafikens utveckling samt utgöra kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

1.3 Mätetal/nyckeltal

Ett flertal nyckeltal i Trafikförsörjningsprogrammet baserar sig på Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) och Barometern för anropsstyrd trafik, (Anbar), som är branschgemensamma kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Mätningen ger ett mätbart, objektiva resultat för kundupplevd kvalitet på trafiken. Resultatet är också jämförbart över landet.

2 Sammanfattning

Nöjdare resenärer har varit fokus under trafikåret. I den allmänna kollektivtrafiken har en ny pris- och zonmodell införts och "Kollektivtrafikens basutbud i Dalarna" har fastställts. Planeringsprinciperna i "Kollektivtrafikens basutbud i Dalarna" ska framåt omsättas i praktiken för att göra kollektivtrafiken i Dalarna attraktiv och med en högre grad av självfinansiering.

Region Dalarna och avtalsparter tecknade under 2024 förlängningsavtal av gällande trafikavtal. I och med avtalsförlängningen slöt parterna en överenskommelse kring flera områden som ska förbättra kollektivtrafiken i Dalarna under den återstående tiden av avtalet innan ny upphandling ska vara klar och nya trafikavtal träder i kraft under 2028.

Förbättringsområdena är effektivare trafik, en bättre kundupplevelse samt en högre kvalitet av utförd trafik.

Inom särskild kollektivtrafik har digitaliseringsinsatser, nytt reglemente för sjukresor och nytt trafikplaneringssystem medverkat till utveckling av administration, planering och utförande av resa. Arbete sker för att utveckla en resenärsapp för beställning av sjukresa samt en applikation för vården att kunna beställa sjukresa samt intyga det medicinska behovet. Målet är att detta ska implementeras under 2025.

3 Allmän trafikplikt och avtal

3.1 Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas, enligt EU-förordningen om kollektivtrafik (1370/2007), de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem. Trafiken 2024 är utförd enligt de beslut om allmän trafikplikt som har fattats i Dalarna.

3.2 Kollektivtrafikavtal

Under 2024 gällde avtal för kollektivtrafiken i Dalarna som upprättades 2014. Trafiken utförs av Sambus AB och Keolis Sverige AB. Trafikavtalen gäller såväl allmän som särskild kollektivtrafik och är uppdelade i två geografiskt indelade avtal.

Den tågtrafik som Region Dalarna ansvarar för genom Tåg i Bergslagen regleras genom ett ägaravtal gemensamt med övriga ägarregioner, Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län. Tåg i Bergslagen har upphandlat trafiken som utförs av VR Sverige.

| | |
|---|----------------------------|
| Avtalsområde | Giltighetstid |
| Allmän och särskild kollektivtrafik i Trafikområde 1-2, 4-6 | 2016 – 2026 2026 – 2028 |
| Allmän och särskild kollektivtrafik i Trafikområde 3 | 2016 – 2026 2026 – 2028 |
| VR Sverige genom Tåg i Bergslagen | 2024 – 2034 |

Tabell 1: Trafikavtal för utförande av kollektivtrafiken i Dalarna

3.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Region Dalarna upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer inte.

3.4 Kommersiell linjetrafik

Kommersiell linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd, men med anmälningsskyldighet. I Dalarna fanns under 2024 nedanstående företag som bedrev någon form av kommersiell linjetrafik i länet.

MasExpressen trafikerar med buss sträckan Mora – Stockholm dagligen och under vintersäsongen även destinationerna Idre och Grövelsjön.

Fjällexpressen trafikerar med buss Dalafjällen (Sälen och Idre) från Skåne, Västkusten och Värmland under vintersäsongen.

SJ bedriver tågtrafik på sträckan Mora/Borlänge/Falun – Stockholm.

Tågab trafikerar sträckan Falun – Karlstad – Kristinehamn – Göteborg med ett fåtal turer per vecka.

Inlandsbanan trafikerar med tåg sommartid sträckan Mora - Orsa – Östersund.

Efter Trafikverkets beslut om trafikplikt 2023-2027 bedrivs linjetrafik med flyg Mora- Stockholm/Arlanda sedan oktober 2023.

4 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. Självförsörjningsgrad och marknadsandel kan sorteras som överordnade eftersom de andra indikatorerna stödjer utvecklingen på dessa områden.

| Mätetal | 2019 Resultat | 2020 Resultat | 2021 Resultat | 2022 Resultat | 2023 Resultat | 2024 Resultat | 2030 Mål |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|
| Marknadsandel (%) | 12 | 7 | 6 | 9 | 11 | 9 | 20 |
| Antal resor linjetrafik (miljoner resor) | 9,3 | 7,0 | 6,3 | 7,7 | 8,3 | 8,3 | 16,6 |
| NKI (Kolbar, %) | | | | | | | |
| Kund | 53 | 50 | 55 | 56 | 51 | 46 | 80 |
| Allmänhet | 41 | 40 | 40 | 41 | 39 | 34 | 75 |
| Senaste resan | 77 | 76 | 76 | 77 | 76 | 64 | 90 |

Tabell 2: Resultat och mål för de övergripande mätetalen

Åtgärdsprogram för nöjdare resenärer

Under 2024 har det, med trafikföretagen, gemensamma arbetet med affärsplaner etablerats. Det innebär en utökad samverkan kring uppföljning, styrning, utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken vilket ska leda till ett bättre erbjudande av resor (trafik), nöjdare resenärer och ett ökat resande. Under året har även förbättringen av samverkan med kommuner och andra intressenter påbörjats och kommer att pågå under 2025, detta ska leda till ökad delaktighet och att trafiken succesivt bättre kan anpassas till behoven.

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 ska utgöra en struktur för den standard av kollektivtrafik som kan erbjudas i olika delar av länet.

Basutbudet är beslutat av Regionfullmäktige i november 2024

5 Kollektivtrafikens kvalitet och effektivitet utifrån målbild 2024

I avsnittet presenteras dels måluppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2023-2032, dels utveckling gällande kvalitet och resande under året.

5.1 Nöjdhet – kunder och allmänhet

Allmän kollektivtrafik

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

Mål

| Mål | 2023 | 2024 |
|---------------|------|------|
| NKI kunder | 60 | 65 |
| NKI allmänhet | 50 | 55 |

Värdet mäts i Nöjd Kund Index – NKI enligt Kolbar.

Utfall/resultat

| Resultat | 2023 | 2024 |
|---------------|------|------|
| NKI kunder | 51 | 46 |
| NKI allmänhet | 39 | 34 |

Värdet mäts i Nöjd Kund Index – NKI enligt Kolbar.

Nöjd kund index (NKI) sjunker i samtliga kategorier och en förklaring är att tågtrafiken under 2024 har haft problem med minskad och inställd trafik. Det har påverkat resenärernas och allmänhetens förtroende för kollektivtrafiken.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

I busstrafiken har en stor del av fordonen genomgått rekonditioneringar som ska innebära att fordonens skick uppfattas som bättre. Det har under årets även gjorts en utökad mängd kontroller av fordonens skick för att säkerställa att de uppfyller avtalets krav.

Under 2024 har riktlinjer för kollektivtrafikens utveckling (basutbud) fastställts och det kommer att leda till en mer målinriktad utveckling av kollektivtrafiken som gör att den uppfattas som attraktivare.

Särskild kollektivtrafik

Mål

| Mål | 2023 | 2024 |
|-----------------------|------|------|
| NKI kunder färdtjänst | 91 | 93 |
| NKI kunder sjukresor | 91 | 93 |

Värdet mäts i sammanfattande kundnöjdhet enligt Anbarö.

Utfall/resultat

| Resultat | 2023 | 2024 |
|-----------------------|------|------|
| NKI kunder färdtjänst | 91 | 91 |
| NKI kunder sjukresor | 90 | 89 |

Värdet mäts i sammanfattande kundnöjdhet enligt Anbarö.

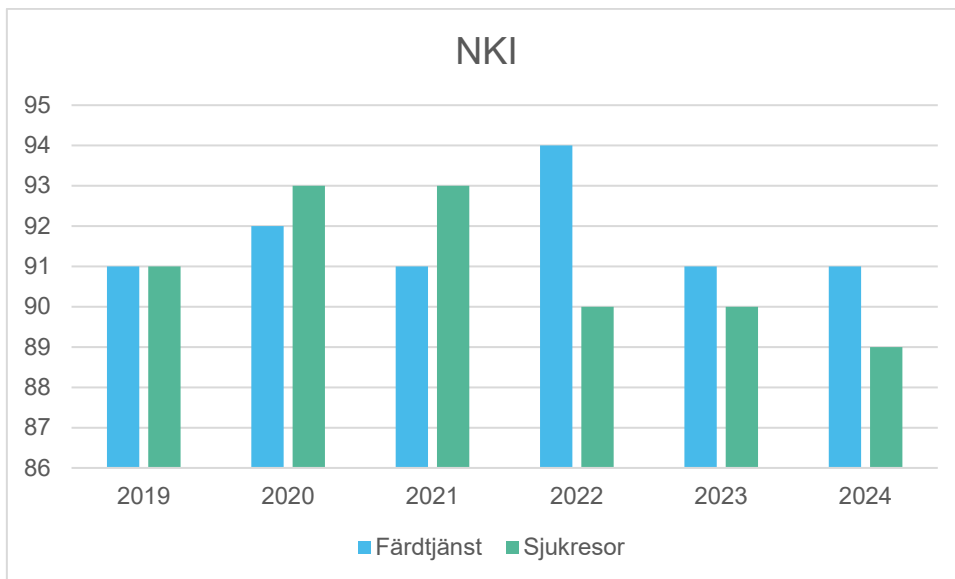


Diagram 1: värdet i sammanfattande kundnöjdhet enligt Anbarο.

Kundnöjdhet enligt Anbarο sjunker hos sjukresenärer mor föregående år och når inte målet om 93 procent. Under våren implementerades ett nytt sjukresereglemente som trädde i kraft 1 maj. Det nya sjukresereglementet är striktare än det tidigare reglementet, och det går att anta att det är orsaken till att NKI för sjukresor sjunkit. Förändringen innebar bland annat att resor till planerad vård ska beställas senast klockan 12:00 dagen innan resan ska genomföras. Det är även mer återhållsamt vilka patienter som har rätt till sjukresa. I tidigare reglemente kunde alla medborgare i Dalarna boka en resa till vården och skicka in intyg i efterhand. I nya reglementet behövs intyg från vården innan resan bokas, vilket är en stor förändring för patienterna.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

Under 2024 har ett nytt trafikplaneringssystem införts för särskilda kollektivtrafiken. Det nya trafikplaneringssystemet har förbättrat hela processen för utförandet av resor. Trafikplanerarna och förarna har fått bättre stöd i utförandet av sina arbetsuppgifter. I och med nya systemet får förarna digitala körordrar, vilket har bidragit till ökad kvalitet i utförandet.

Som en del i förläning av trafikavtalen har affärsplaner upprättats tillsammans med trafikföretagen. En del i affärsplanerna har varit att påbörja ett arbete med att ta fram delmål, mätvärden och nyckeltal. KPI projektet blev inte klart under 2024, arbetet fortsätter även 2025.

5.2 Restidskvoter i starka stråk (buss och tåg)

Restidskvoten beräknas som restid med kollektivtrafik, enligt aktuella tidtabeller, i förhållande till restid med bil enligt Google. Kvoten beräknas för ett antal utvalda resrelationer.

2023 hade 15 (7) av 17 relationer i busstrafiken högst 1,3 (1,2) i restidskvot. 3 av 5 relationer i tågtrafiken högst 0,8 i restidskvot.

Mål

Öka antal starka reserelationer med god restidskvot.

Utfall/resultat

2024 hade 15 (10) av 17 relationer i busstrafiken högst 1,3 (1,2) i restidskvot. 3 av 5 relationer i tågtrafiken högst 0,8 i restidskvot.

| Sträcka | Hållplatser | Linjer | Restid Tabell (min)* | Restid Google (min)** | Restidskvot | Differans (min) | Differans (%) |
|------------------------|---|-------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------|--------------------|---------------|
| Mora - Borlänge | Mora resecentrum - Borlänge resecentrum | 50 (Tåg) | 70 | 85 | 0,82 | -15 | -18 |
| Rättvik - Borlänge | Rättvik resecentrum - Borlänge resecentrum | 50 (Tåg) | 46 | 55 | 0,84 | -9 | -16 |
| Leksand - Borlänge | Leksand resecentrum - Borlänge resecentrum | 50 (Tåg) | 31 | 42 | 0,74 | -11 | -26 |
| Gagnef - Borlänge | Gagnef station - Borlänge resecentrum | 50 (Tåg) | 19 | 26 | 0,73 | -7 | -27 |
| Ludvika - Borlänge | Ludvika resecentrum - Borlänge resecentrum | 53 (Tåg) | 32 | 40 | 0,80 | -8 | -20 |
| Avesta - Borlänge | Avesta busstn - Borlänge centrum | 101 (Buss) | 67 | 55 | 1,22 | 12 | 22 |
| Hedemora - Borlänge | Hedemora centrumrondellen - Borlänge centrum | 101 (Buss) | 42 | 37 | 1,14 | 5 | 14 |
| Säter - Borlänge | Säter Lagmannen - Borlänge centrum | 101 (Buss) | 27 | 20 | 1,35 | 7 | 35 |
| Malung - Borlänge | Malung centrum - Borlänge resecentrum | 121 (Buss) | 148 | 120 | 1,23 | 28 | 23 |
| Vansbro - Borlänge | Vansbro centrum - Borlänge resecentrum | 121 (Buss) | 95 | 80 | 1,19 | 15 | 19 |
| Djurås - Borlänge | Djurås resecentrum - Borlänge resecentrum | 121 (Buss) | 25 | 20 | 1,25 | 5 | 25 |
| Hedemora - Falun | Hedemora centrumrondellen - Falun knut punkten | 131 (Buss) | 51 | 45 | 1,13 | 6 | 13 |
| Älvdalen - Mora | Älvdalen busstn - Mora resecentrum | 133 (Buss) | 40 | 35 | 1,14 | 5 | 14 |
| Mora - Falun | Mora resecentrum - Falun knutpunkten | 350 (Buss) | 84 | 75 | 1,12 | 9 | 12 |
| Rättvik - Falun | Rättvik resecentrum - Falun knutpunkten (Direktlinje) | 350 (Buss) | 49 | 45 | 1,09 | 4 | 9 |
| Rättvik - Falun | Rättvik resecentrum - Falun knutpunkten | 350 (Buss) | 54 | 45 | 1,20 | 9 | 20 |
| Mora - Orsa | Mora resecentrum - Orsa busstn | 141 (Buss) | 22 | 18 | 1,22 | 4 | 22 |
| Smedjebacken - Ludvika | Smedjebacken kommunhuset - Ludvika resecentrum | 298 (Buss) | 28 | 18 | 1,56 | 10 | 56 |
| Falun - Borlänge | Falun knutpunkten - Borlänge centrum | 151-153 (Buss) | 22 | 19 | 1,16 | 3 | 16 |
| Malung - Sälen | Malung centrum - Sälen centrum | 317 (Buss) | 60 | 55 | 1,09 | 5 | 9 |
| Älvdalen - Idre | Älvdalen busstn - Idre konsum | 396 (Buss) | 100 | 90 | 1,11 | 10 | 11 |
| Mora - Sälen | Mora resecentrum - Sälen centrum | 133 (Buss) | 110 | 95 | 1,16 | 15 | 16 |

* Tiden tagen från första turen i tidtabellen.

** Avresa 12.00 vardag och medelvärde om två tider ges.

Tabell 3: Restidskvoter i starka stråk

Restidskvoten beräknas som restid med kollektivtrafik, enligt aktuella tidtabeller, i förhållande till restid med bil enligt Google. Kvoten beräknas för ett antal utvalda resrelationer.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

I arbetet med "Utvecklingsplan för persontågstrafiken i Dalarna" och "TiB Långsiktigt program" har behov av åtgärder för ökad kapacitet och minskad restid identifierats.

5.3 Självförsörjningsgrad

Självförsörjningsgraden definieras i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023–2032 som kvoten mellan biljettintäkter och trafik kostnader för busstrafiken¹. Att jämföra självförsörjningsgraden med andra regioner kompliceras av skatteväxlingsavtal från 2018 då skolskjutsarna delvis ingår. De regioner som inte gjort det har då högre skolkortspriser än Dalarna och högre intäkter. Region Dalarna täcker kostnader för skolskjutsar samtidigt som priset på skolkort är lågt jämfört med andra regioner.²

Mål

Målet 2024 var 24 procent i självfinansieringsgrad.

Utfall/resultat

Självförsörjningsgraden har påverkats positivt från två håll, både med kostnadsminskning och ökade intäkter från skolkort. Störst påverkan på nyckeltalet har de ökade intäkterna. Den av nämnden beslutade minskningen av turer verkställdes slutligen i februari.

Självförsörjningsgraden har förbättrats med över två procent och är nu på liknande nivå som 2022 och avrundat så uppnås målsättningen för 2024 på 24 procent.

Besparingseffekten blev stor men mindre än väntat. Det beror på att linje 102 trafikerats hela året, på grund av neddragning i tågtrafiken under stor del av året. Under våren erhöles ersättning från Tåg i Bergslagen för den uteblivna tågtrafiken, medan förvaltningen stod för kostnaden resterande del av året.

| Trafikslag | Beräkning i beslut tkr | Utfall 2024 tkr |
|---|------------------------|-----------------|
| Landsbygdstrafik | 5 364 | 5 364 |
| Mellankommunal trafik | 3 142 | 3 142 |
| Stadstrafik | 6 142 | 6 142 |
| Stråktrafik | 1 813 | 0* |
| Ersättning L102 från TiB | 0 | 1 173 |
| Besparing trafik exklusive index | 16 461 | 15 820 |
| 2 st. LBD fordon L102 | 980 | 0* |
| Index | 60,2% | 48,8% |
| Summa besparing | 27 350 | 23 540 |

Tabell 4: Besparingseffekt

* Linje 102 var i trafik hela 2024 beroende på neddragningen av tågtrafik på den sträckan, ersättning från TiB erhöles under del av året.

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.

² Se Regionalt Trafikförsörjningsprogram Dalarna 2023–2032, sid 21.

| År | Trafikkostnader tkr | Biljettintäkter tkr | Intäkt/Kostnad |
|------|---------------------|---------------------|----------------|
| 2019 | 592 568 | 165 722 | 28,0% |
| 2020 | 594 027 | 108 489 | 18,3% |
| 2021 | 569 480 | 103 921 | 18,2% |
| 2022 | 676 769 | 158 041 | 23,4% |
| 2023 | 765 429 | 163 550 | 21,4% |
| 2024 | 736 518 | 173 711 | 23,6% |

Tabell 5: Självförsörjningsgrad

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

I samverkan med Dalarnas kommuner har det samverkats och beslutats om en prisändring av skolkortspriset och en tillhörande modell för årlig prisjustering av skolkortet. Priset har ändrats från september 2024 från 350 kr per månad till 500 kr per månad. Det har gett ca 8,3 mnkr i ökade intäkter för 2024. Den sista delen av trafikneddragningen genomfördes i samband med februaris tidtabell, vilket har minskat trafik kostnaderna med ca 23-24 mnkr.

5.4 Beläggningsgrad

Allmänna kollektivtrafiken

Mål

Öka antalet påstigande per fordonskilometer.

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

Utfall/resultat

Helårsvärdet för 2024 är 13,76 påstigande per tur jämfört med 12,26 år 2023.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

I februari 2024 gjordes en trafikreducering (på turnivå) med litet resande vilket innebär minskat antal turer. Detta påverkar beläggningsgraden (påstigande per tur) positivt.

Särskilda kollektivtrafiken

Det saknas mål för den särskilda kollektivtrafiken 2024 då fokus istället varit nytt trafikplaneringssystem. Resultatet 2023 var 50 procent (Fordonets schemalagda tid/kunduppdrag ink. framkörning). Helårsvärdet för 2024 är det samma som föregående år, 50 procent. Beläggningsgraden under dagtid är högre än helårsvärdet, den lägre beläggningsgraden kväll och natt drar ner snittet.

5.5 Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet

Mål

Målet är att öka resandet till 10,5 miljoner resor vilket motsvarar en marknadsandel på 13 procent.

Utfall/resultat

2024 minskade antal resor till 8,3 miljoner vilket motsvarar en marknadsandel på 9 procent. Resandet i Falun minskar något medan det i Borlänge ökar.



Diagram 1: marknadsandel

Resandet i busstrafiken ökade fram till och med augusti, därefter har det skett en minskning så att helårsresultatet är 0,6 procent lägre än 2023 års resande. Resandet i tågtrafiken har påverkats negativt av de neddragningar av trafiken som har skett under 2024.

Den vikande resandeutvecklingen under hösten bedöms bero på följande faktorer:

- Neddragning trafik enligt beslut
- Svag tågtrafik med många försenade och indragna turer och under första halvan av 2024 vilket påverkat NKI och resandet 2024
- Prishöjning, vilket till viss del påverkat extra runt Falun
- En varm vinter med avsaknad av snö/slask jämfört med 2023 har gjort att fler fortsatt cykla/gå
- Negativ publicitet från media under en period

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

Riktlinjer för kollektivtrafikens utveckling framöver, basutbudet, har beslutats vilket kommer att leda till ett attraktivare erbjudande och ett ökat resande. Ett utökat samarbete med trafikföretagen för att utveckla trafiken har initierats.

Tågtrafiken har under stora delar av 2024 påverkats av inställd trafik och brister i punktlighet men från och med oktober 2024 är trafiken robust och utförs enligt tidtabellen.

Under året har Kollektivtrafikförvaltningen etablerat en tydligare uppföljning och målstyrning av trafikavtalen vilket ska leda till ett bättre erbjudande av resor och ett utförande av högre kvalitet för resenärerna

5.6 Andel trafik med förnybara drivmedel

Mål

Det långsiktiga målet fram till 2032 är att 100 procent av kollektivtrafiken ska genomföras med fossilfritt drivmedel, delmål 2024 är att öka andelen fossilfria drivmedel i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Utfall/resultat

| Andel Fossilfritt procent | 2023 | | 2024 | |
|-------------------------------------|------|---------|------|---------|
| | Mål% | Utfall% | Mål% | Utfall% |
| Trafiktyp/Avtalspart | | | | |
| Linjetrafik, Trafikområde 3 | 100 | 86 | 100 | 85 |
| Linjetrafik, Trafikområde 1,2,4,5,6 | 100 | 84 | 100 | 95 |
| Särskild kollektivtrafik | 100 | 40 | 100 | 14 |

Tabell 6: Andel fossilfria drivmedel

Allmän kollektivtrafik

Inom Trafikområde 3 (Falun & Borlänge) användes 2024, 85 procent fossilfritt drivmedel och 15 procent fossilt drivmedel. Det har tidigare 2022 och 2023 rapporterats vara 100 procent men det är felaktigt.

Inom övriga trafikområden användes 2024, 95 procent fossilfritt drivmedel och 5 procent fossilt drivmedel, andelen fossilfritt drivmedel 2023 var enligt tabell 6. Förbättringen beror på att tankanläggning vid depån i Ludvika återtagits i drift.

Tåg i Bergslagens tågtrafik drivs med förnybar el.

Särskild kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken genomfördes 2024 med 14 procent fossilfritt drivmedel. Det är en minskning mot föregående år. Minskad reduktionsplikt, från cirka 30 procent till cirka 7 procent bedöms vara den största orsaken.

Åtgärder och insatser som utförts under 2024

Under 2024 har kollektivtrafikförvaltningen i samarbete med trafikföretagen säkerställt kvalitet i miljö- och fordonsdatabasen (FRIDA) för allmän- och särskild kollektivtrafik (exklusive tåg). Det har resulterat i mer kvalitetssäkrad produktionsdata.

Prioriteringen av resurser för att säkerställa inrapporterad produktionsdata har inneburit att den planerade utredningen kring möjligheter, kostnader och dess påverkan med att få den särskilda kollektivtrafiken mot ökad andel fossilfritt drivmedel under 2024 inte genomförts.

5.7 Enkelt

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken i Dalarna. Det gäller såväl information, resan och biljetter. Enligt Kolbar 2024 svarade 37 procent av samtliga tillfrågade (allmänheten) att de instämmer i påståendet att det är enkelt att resa med Dalatrafik. 2024 svarade 61 procent av Dalatrafiks kunder att de instämmer i påståendet.

Mål

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

Utfall/resultat

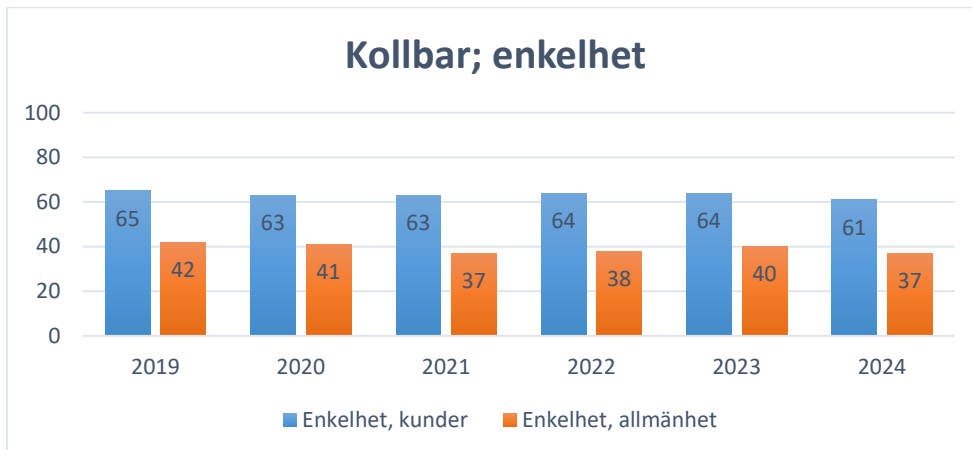


Diagram 2: Kollbarfrågan "Det är enkelt att resa med bolaget".

2024 har resultatet sjunkit med 3 procent mot föregående år och målet att öka 2 procent har inte nåtts. 2024 svarade 37 procent (40 procent 2023) av samtliga tillfrågade (allmänheten) att de instämmer i påståendet att det är enkelt att resa med Dalatrafik. 2024 svarade 61 procent (64 procent 2023) av Dalatrafiks kunder att de instämmer i påståendet.

Anledningar till minskningen kan vara flera. Vid införandet av en ny pris- och zonmodell blev det en del medial uppmärksamhet som kan ha tolkats negativt och påverkat resultatet. Även utbudet minskade och turer med svagt resande har tagits bort. Tågtrafiken har påverkats av mycket inställda turer vilket påverkar förtroendet för kollektivtrafiken.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

Under 2024 har bland annat en ny pris-, produkt- och zonmodell införts. Regelverket för biljetter ombord på tåg och buss är förenklat och förtydligat, bland annat gäller Dalatrafiks biljetter ombord på Tåg i Bergslagen inom Dalarna. Det har även införts bättre och tydligare regler vad gäller för resor med skolkort. I *Resan mot en bättre kollektivtrafik* berörs flera åtgärder för att det ska vara enkelt och arbetet behöver fortsätta under 2025.

- 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.

5.8 Behovsanpassat

Kollektivtrafiken ska planeras för att passa många och möta befolkningens behov av kollektivt resande. 2024 svarade 22 procent (24 procent 2023) av samtliga tillfrågade (allmänheten) att de instämmer i påstående att kollektivtrafiken är användbar för de resbehov som finns. 2024 svarade 56 procent (55 procent 2023) av Dalatrafiks kunder att de instämmer i påståendet ”Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör.”

Mål

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

Utfall/resultat

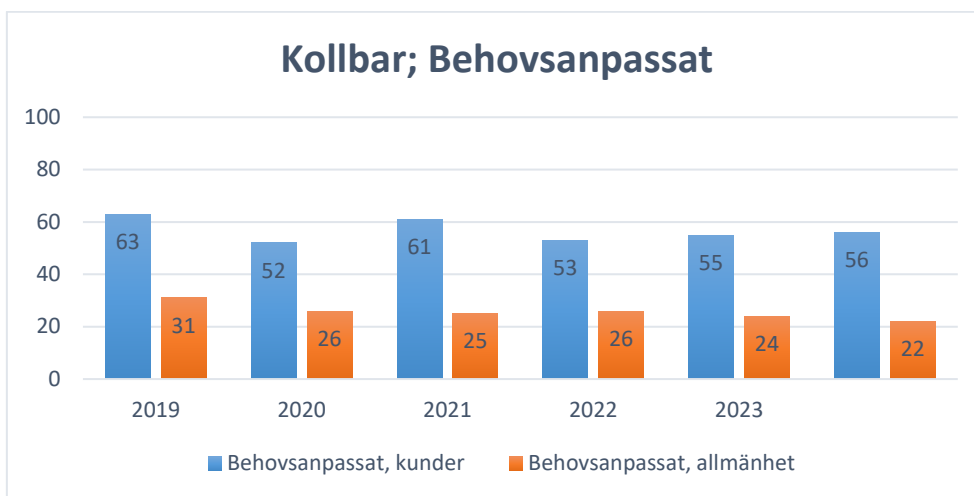


Diagram 3: Behovsanpassat motsvarar Kollbarfrågan ”Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör”.

Allmänhetens uppfattning har minskat med 2 procentenheter, vilket kan bero på att en del turer har tagits bort. På landsbygden körs trafiken inte lika ofta och uppfattningen hos allmänheten kan vara att det inte finns trafik som passar deras behov. Däremot har kundernas uppfattning ökat med 1 procentenhet, vilket skulle kunna bero på att produktutbudet och zongränserna har utökats under året samt att biljetterna även gäller ombord på Tåg i Bergslagens tåg i Dalarna.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

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

- Nya och mer flexibla biljetter. Det finns nu flexibla biljetter för olika resbehov.
- Appen har fått förbättrade funktioner, exempelvis går det att ha periodkort i appen.
- Dalatrafiks biljetter är giltiga ombord på Tåg i Bergslagens tåg i Dalarna.

5.9 Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Mål

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

- Alla resecentrum ska vara tillgänglighetsanpassade 2026.
- Alla knutpunkter ska vara tillgänglighetsanpassade 2026.
- Alla bytespunkter med mer än 30 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade 2026, med mer än tio påstigande 2030.
- Alla stråk med mer än 30 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade 2026, med mer än tio påstigande 2030.
- All övrig trafik med mer än tio påstigande ska vara tillgänglighetsanpassad till 2030. Hållplatser som används av skolbarn ska prioriteras i arbetet.
- Alla nybyggda hållplatser ska uppfylla tillgänglighetskraven.

Utfall/resultat

- 2024 var andelen fullt tillgängliga fordon i servicetrafiken 100 procent.
- 2024 var andelen fullt tillgängliga fordon i allmän kollektivtrafik 86,46% procent.
- 2024 var andelen fullt tillgängliga resecentrum 60 procent.
- 2024 var andelen fullt tillgängliga knutpunkter 36 procent.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

Inventering av hållplatsernas standard har genomförts i trafikområde 6.

Inventering av hållplatser för tillgänglighetsanpassning har påbörjats för samtliga trafikområden.

Ingen handlingsplan för utveckling av den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet har upprättats under 2024.

5.10 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.

Utfall/resultat

För året saknas uppgift om andel invånare som har mindre än 400 meter till hållplats.

Åtgärder/insatser som utförts under 2024

Arbetet kvarstår och nya relevanta mätmetoder kommer att tas fram. Den nya organisationen kommer på ett mer strukturerat och effektivt sätt kunna arbeta med denna fråga.

6 Ekonomi

6.1 Kollektivtrafikens finansiering (buss, servicetrafik och tåg)

| Trafikintäkter och kostnader egen finansiering | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Mnkr | UTFALL 2022 | UTFALL 2023 | UTFALL 2024 |
| Biljettintäkter | 115,1 | 120,1 | 121,2 |
| Skolkort | 42,7 | 43,2 | 52,1 |
| Tåg inomlänsintäkter | 0,0 | 1,5 | 13,1 |
| S:a Intäkter | 158,1 | 164,8 | 186,4 |
| Linjetrafik | - 669,2 | -756,9 | -727,9 |
| Skolskjuts (Geo/särs skäl) | -33,8 | -36,0 | -42,1 |
| Färdtjänst | -41,0 | -47,2 | -51,6 |
| Tåg | -67,3 | -102,4 | -176,3 |
| S:a Kostnader | -811,3 | -942,6 | -997,9 |
| S:a Intäkter/Kostnader egen finansiering | -653,2 | -777,8 | -811,5 |

Tabell 7: Trafikintäkter och kostnader egen finansiering

| Trafikintäkter och kostnader sålda tjänster | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Mnkr | UTFALL 2022 | UTFALL 2023 | UTFALL 2024 |
| INTÄKTER | | | |
| Sjukresor | 112,2 | 126,0 | 113,6 |
| Skoltidsresor | 9,6 | 11,1 | 8,9 |
| Serviceresor kommun | 67,3 | 76,2 | 85,3 |
| Färdtjänst i andra län | 0,3 | 0,4 | 0,2 |
| S:A INTÄKTER | 189,4 | 213,5 | 208,0 |
| KOSTNADER | | | |
| Sjukresor | -112,1 | -126,0 | -113,6 |
| Skoltidsresor | -10,4 | -10,7 | -9,9 |
| Serviceresor kommun | -67,3 | -76,2 | -85,3 |
| Varav korttidsresor | -0,5 | -0,2 | -0,4 |
| Varav omsorgsresor | -34,5 | -39,6 | -43,6 |
| Varav resor anpassad skola | -28,0 | -31,2 | -36,7 |
| Varav resor VBU | -2,2 | -2,9 | -1,3 |
| Varav övriga kommunresor | -2,1 | -2,1 | -3,3 |
| Färdtjänst i andra län | -0,4 | -0,4 | -0,2 |
| S:A KOSTNADER | -190,1 | -213,2 | -209,0 |
| S:a Intäkter/Kostnader sålda tjänster | -0,7 | 0,3 | -1,0 |

Tabell 8: Trafikintäkter och kostnader sålda tjänster.

Intäkter

Biljettintäkterna har ökat svagt sedan 2023, totalt sett har intäkterna ökat relativt mycket beroende på nytt skolkortspris från september 2024 och inomlänsintäkter för tågresor inom Dalarna som tillkommit med helårseffekt 2024.

På kostnadssidan har kostnaderna för linjetrafiken minskat under 2024 beroende på neddragning av turer och att avtalsindex också har sjunkit under året. Både skolskjutskostnader av geografiska- eller särskilda skäl och färdtjänstkostnaderna har ökat under 2024 beroende på ökat antal resor. Den största ökningen står tågtrafiken för och den nya

avtalskonstruktionen för Tåg i Bergslagen har gjort att kostnaderna ökat väsentligt. Vilket har varit känt och förvaltningen har fått kompensation i budget för detta

Intäkter och Kostnader för sålda tjänster

Totalt sett har volymerna gått ned något sedan 2023, beroende på sjukresorna, där det under 2024 införts ett nytt sjukresereglemente och att sjukvården arbetat aktivt med frågan. Efterfrågan av resor från kommunerna har ökat framförallt på resor för anpassad skola och omsorgsresor, vilket vi ser ända från 2022 och framåt.

6.2 Ersättning för gällande avtal och trafikområde

Trafikföretag som har beviljats ersättningar som kompensation för utförd trafik. Ersättningarna redovisas som helhet per trafikslag och uppdelat per trafikföretag och trafikområde (TO).

| Trafikföretag | Ersättning 2024 | Ersättning 2023 | Anmärkning |
|--|-----------------|-----------------|---|
| Keolis Sverige, allmän kollektivtrafik | 364 mnkr | 378 mnkr | TO 3 |
| Keolis Sverige, särskild kollektivtrafik | 112 mnkr | 113 mnkr | TO 3 |
| Sambus AB, allmän kollektivtrafik | 373 mnkr | 388 mnkr | TO 1,2,4,5,6 |
| Sambus AB, särskild kollektivtrafik | 197 mnkr | 203 mnkr | TO 1,2,4,5,6 |
| VR Sverige AB/Tåg i Bergslagen | 173 mnkr | 98 mnkr | felaktig siffra -23 4,5 mnkr korrigerad här |

Avtalsprisindex har påverkat kostnaderna neråt. Med samma trafik har kostnaderna sjunkit mellan åren för den allmänna kollektivtrafiken. Antalet turer inom kollektivtrafiken reducerades i februari 2026, vilket även har bidragit till att minska kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken.

Samma effekt har påverkat den särskilda kollektivtrafiken men här har trafikmängderna ökat i högre grad än indexförbättringen.

För Tågverksamheten är det en kraftig ökning, beroende på ny avtalskonstruktion mellan TiB och transportör, det är nu ett produktionsavtal och regionen erhåller intäkter för inomlänstrafiken från resenär där regionen fått in 13 mnkr under 2024, intäkter för resor över länsgräns tillfaller TiB. Övrig kostnadsökning beror på ett kraftigt dyrare avtal med transportör, i föregående avtal gick affären back för dåvarande transportör.

Siffran för 2023 är korrigerad nedåt med 4 mnkr beroende på att den felaktigt var med föregående år och avser ersättningar för periodkortsgiltighet på SJ-avgångar.