



REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR DALARNAS LÄN

Remissversion juli-september 2017

Sammanfattning

Denna remissversion av Trafikförsörjningsprogrammet fokuserar på målbilden som har genomgått omfattande revision. Övriga delar av Trafikförsörjningsprogrammet kommer att genomgå en enklare revidering under hösten 2017.

Erik Ferneborg

Erik.ferneborg@regiondalarna.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	2
1.1 Kollektivtrafikens främsta uppgift	2
1.2 Trafikförsörjningsprogrammet – politisk viljeinriktning	2
2. Målbeskrivning för kollektivtrafiken i Dalarna	3
2.1 Trafikförsörjningsprogrammets målmodell.	3
2.2 Strategiska ställningstaganden	4
2.2.1 Långsiktig Hållbarhet	4
2.2.2 Ökad samverkan för ett Hela resan-perspektiv	4
2.3 Huvudmål, delmål och måttal	5
2.3.1 Tillgänglighet och infrastruktur - Ett tillgängligt och samordnat samhälle	5
2.3.2 Kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud – Ett enklare vardagsresande	7
2.3.3 Innovativa miljöer och entreprenörskap - Ett smart kollektivtrafiksystem	9
2.3.4 Livskvalitet och attraktionskraft - En attraktiv region att leva i	11
3. Dalarnas behov av kollektivtrafik	15
3.1 Dalarnas geografi och befolkning	15
3.2 Arbetspendling för att tillgodose näringsliv, kommuner, landsting och medborgares behov	15
4. Nuvarande kollektivtrafik i och till/från Dalarna	20
5. Rättigheter och skyldigheter för kollektivtrafikföretag	20
6. Framtida regional trafik i Dalarna	20
7. Tillgänglighet för funktionsnedsatta	20
8. Ökat resande och ökad marknadsandel	20
9. Kostnads- och resandeutveckling	20
10. Åtgärder för att skydda miljön	20
11. Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet	20
12. Genomförande	20
13. Begreppsförklaring	20

1. INLEDNING

Region Dalarna är regional kollektivtrafikmyndighet i Dalarna och har därmed ett myndighetsansvar i enlighet med lagen om kollektivtrafik (2010:1065) för länets kollektivtrafik. Kollektivtrafiken och trafiksystemet på väg och järnväg är en viktig förutsättning för utvecklingen av Dalarna.

Kollektivtrafikens uppgift är att bidra till att hela Dalarna är en funktionell region i vid mening. I detta sammanhang är det ur flera aspekter viktigt att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik. Detta tar sig uttryck i en rad olika krav och förväntningar på trafiksystemet, särskilt i fråga om den regionala tågtrafiken. En viktig uppgift är att utforma kollektivtrafiken så att de starka sidorna hos respektive trafikslag utnyttjas på bästa sätt. De olika trafikslagen buss och tåg ska verka och samordnas i syfte att ge största totala nytta. Störst regional nytta skapas av en kollektivtrafik som ger hög tillgänglighet på flera geografiska nivåer samtidigt; inom och mellan befolkningstäta områden, inom och mellan större arbetsmarknadsregioner samt med en effektiv koppling till de interregionala och nationella trafiksystemen.

1.1 KOLLEKTIVTRAFIKENS FRÄMSTA UPPGIFT

Kollektivtrafikens främsta uppgift är att knyta samman Dalarna i syfte att skapa förutsättningar för effektiv arbetspendling, god tillgänglighet till utbildning och god tillgänglighet till vård och serviceinrättningar. Detta görs för närvarande genom att främst expandera trafiken i starka stråk. Starka stråk kännetecknas av ett bra trafikutbud, stort resande och god trafikekonomi. Här finns också de bästa förutsättningarna för ytterligare ökat utbud, hög konkurrenskraft och resandeökning. En sådan utveckling bidrar till ytterligare regional integration och därmed bättre fungerande arbetsmarknad, ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

En särställning inom den starka trafiken har den snabba långväga trafiken särskilt på järnväg, men till viss del också med buss. Dalarna består till stora delar av glest befolkade områden där resandet är litet. Även på landsbygden har kollektivtrafiken en viktig uppgift att tillgodose behovet av regional tillgänglighet för de boende. I dessa områden krävs en lokal yttäckande matartrafik, som ansluter till knutpunkter i regionala stråk med tätare trafik. Uppgiften innebär således att upprätthålla en bra kollektivtrafikförsörjning på alla nivåer, från det mest lokala till det regionala och interregionala, som handlar om att knyta samman olika regiondelar till en gemensam marknad för boende, arbete, utbildning, service och fritidsupplevelser.

1.2 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET – POLITISK VILJEINRIKTNING

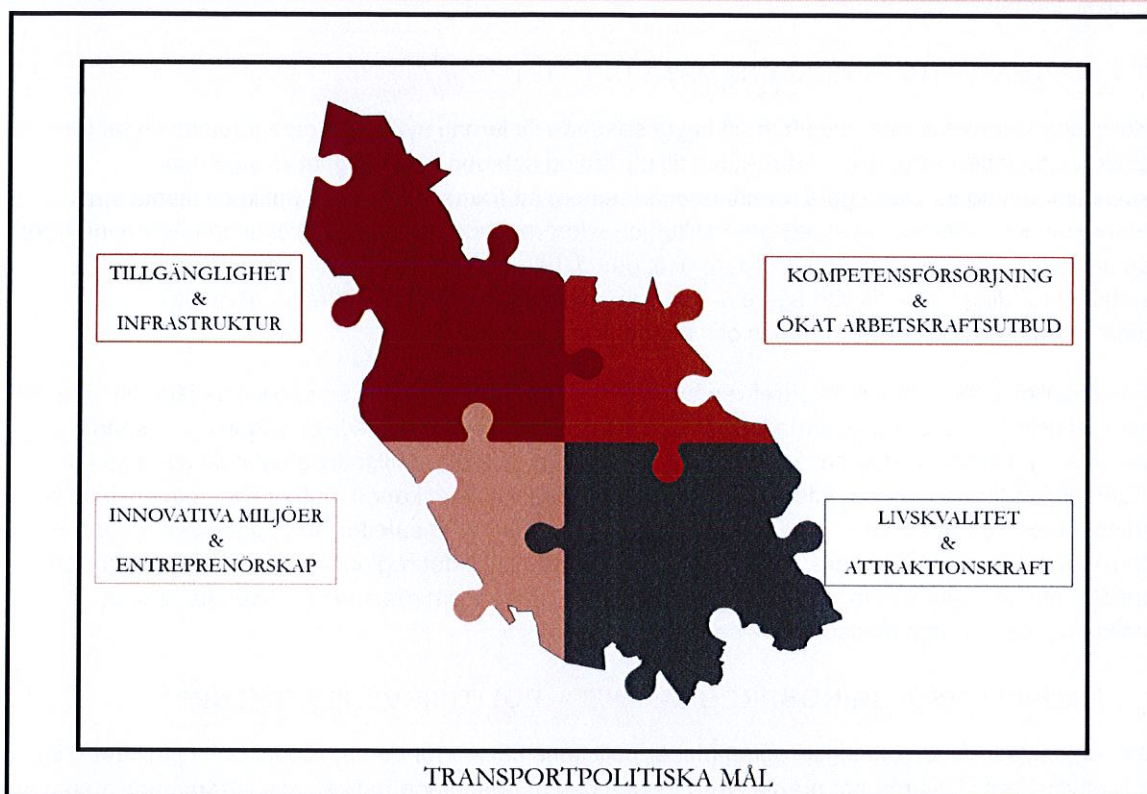
Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är politikens uttryck för de ambitioner och riktningar som kollektivtrafiken i Dalarna bör präglas av. Här ska den upphandlade trafiken ses tillsammans med den kommersiella kollektivtrafiken som viktiga komplement till varandra och att det för Region Dalarnas del är det *totala* utbudet av kollektivtrafik en viktig fråga. Trafikförsörjningsprogrammet belyser därför Region Dalarnas mål och visioner om ett totalt kollektivtrafikbehov som ska möta de målsättningar som finns. Kollektivtrafikföretagen bereds därmed möjlighet att se hur regionen kommer att komplettera den kommersiella trafiken med upphandlad trafik i syfte att uppnå målen.

I detta huvuddokument redogörs inte för detaljerade förhållanden på driftnivå och organisation. För det finns dokumentet "Trafikförsörjningsplan" som skrivs årligen och som redovisar den konkreta trafiken, kostnader och resande, trafikbeställningar, linjer och planeringsprocessen. Trafikförsörjningsplanen utgör en bilaga av Trafikförsörjningsprogrammet. I Trafikförsörjningsprogrammet återkommer nationella perspektiv på kollektivtrafiken, bl.a. i avsnittet om kostnads- och resandeutveckling. Det är viktigt för förståelsen av de egna utmaningarna och perspektiv på länets politiska viljeinriktning för kollektivtrafiken.

2. MÅLBESKRIVNING FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA

Nedan formuleras huvudmål, delmål samt måltal som avser att tillsammans beskriva målbilden för kollektivtrafiken i Dalarna. Målen har sitt ursprung i de nationella transportpolitiska målen, Dalastrategin samt den regionala systemanalysen, och målbilder och åtgärder har anpassats för att passa kollektivtrafikens kontext. Dalastrategin tar avstamp i nationella och internationella strategidokument och är vägledande i vilka prioriteringar som ska göras i det regionala tillväxtarbetet. Den övergripande visionen för Dalastrategin är att Dalarna ska möta framtidsutmaningar med lust, vilja och skapandekraft, där alla kan utvecklas och finna sin plats. Trafikförsörjningsprogrammet har ingen egen vision utan använder densamma, som ska fungera som ledstjärna för kollektivtrafikens utveckling i Dalarna.

2.1 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS MÅLMODELL.



Figur 1 Grafisk skiss för att illustrera Trafikförsörjningsprogrammets målmodell och funktion.

De nationella transportpolitiska målen för Sverige har tolkats ur Dalarna perspektiv och utgör ramen för kollektivtrafikresandets utveckling, och beskriver hur jämställdhet, samhällsekonomisk effektivitet, hållbarhet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljömålen ska arbetas mot inom kollektivtrafiken i Dalarna. Dalastrategin förtydligar därefter målbilden för kollektivtrafiken i Dalarna genom de fyra strategiskt styrande vägvalen; tillgänglighet och infrastruktur, kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud, innovativa miljöer och entreprenörskap samt livskvalitet och attraktionskraft.

Tolkningen av vägvalen har för kollektivtrafiken illustreras med fyra pusselbitar som tillsammans bildar ett Dalarna lika sammanlänkat i sig själv som med omvärlden. Ambitionen är att visa bilden av ett sammansatt Dalarna där alla delar förstärker varandra, samtidigt som Dalarna både söker och erbjuder ingångar för stärkande samverkan med våra grannlän. Samverkan är ett nyckelord för Dalarnas trafikförsörjningsprogram, och detta riktas särskilt mot de aktörer i Dalarna som ansvarar för att målbildens olika delar uppfylls. I första hand vilar ansvaret på trafikförvaltningen (RKM, Dalatrafik

och Tåg i Bergslagen), Dalarnas kommuner, Trafikverket, och kollektivtrafikoperatörerna att utveckla och ge förutsättningar för en bra kollektivtrafik och bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. I andra hand ligger ett ansvar även hos angränsande trafikförvaltningar, länsstyrelsen Dalarna och näringslivet att bidra till gemensamma lösningar för att minska kollektivtrafikens utmaningar. Sist men inte minst har även Dalarnas befolkning samt besökare till Dalarna ett individuellt ansvar att efter bästa förmåga hålla sig informerade och göra medvetna val vid resande.

Genomgripande för hela målmodellen är ett kollektivtrafiksystem som utvecklas för att göra resandet enklare och effektivare för alla resenärer, från dörr till dörr. Varje pusselbit av målmodellen har delats in i ett antal huvudmål, delmål och måltal, som syftar till att specificera etappmål fram till 2030 samt visa vilka aktörer som är ansvariga för att målen nås.

2.2 STRATEGISKA STÄLLNINGSTAGANDEN

Utöver de mål som formulerats i målmodellen, har här också formulerats ett antal strategiska ställningstaganden, som ska genomsyra samtliga mål och är centrala för kollektivtrafiksystemets förändring fram till 2030.

2.2.1 LÅNGSIKTIG HÅLLBARHET

Framtidens kollektivtrafik ska tydligt sträva mot hållbarhet, med målet om en trafik som är socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar. Socialt hållbar kollektivtrafik sätter resenären i fokus, och strävar efter att tillmötesgå resenärens olika behov av service, tillgänglighet och flexibilitet. Ekologisk hållbarhet sätter tydliga ramar för utvecklingen av kollektivtrafiken, och ställer krav om fossilfrihet och maximalt utnyttjande av fossilberoende resurser. Den ekonomiska hållbarheten är ett medel och en förutsättning för såväl social som ekologisk hållbarhet. Vi ska sträva efter en kollektivtrafik som gör minimal skada för vår miljö, och maximal nytta för resenären såväl som kollektivtrafikens aktörer.

2.2.2 ÖKAD SAMVERKAN FÖR ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV

Hela resan innebär att resan från dörr till dörr för resenären ska upplevas smidig och funktionell. Ansvar för detta ligger på alla inblandade aktörer, såväl trafikförvaltningen, kommunerna, trafikverket, trafikentreprenörer och enskilda kollektivtrafikbolag. Oavsett hur resenären reser till och från kollektivtrafiken – med bil, cykel, gång eller annat färdssätt – ska möjligheter finnas för en smidig övergång mellan olika trafikslag. Detta innefattar till exempel pendlarparkeringar, cykelställ och lokalisering av hållplatser i anslutning till gång- och cykelstråk, kortfattat ett möjliggörande av multimodalt resande.

För att åstadkomma en förbättring ur hela resan-perspektivet även över länsgränserna bör kollektivtrafikens aktörer i Dalarna aktivt delta i projekt ledda av Samtrafiken samt övriga samverkansprojekt som syftar till att skapa tillväxt och underlätta resandet mellan olika regioner, såsom "En bättre sits"/Mälardalsrådet. I enlighet med konceptet kombinerad mobilitet/MaaS (Mobility as a service) är målet att resenären ska kunna kombinera färdssätt efter sina behov, men med kollektivtrafiken som grund. Dalarna bör, likt andra län, kunna erbjuda ett kollektivtrafikresande som går att kombinera med bilpool eller lånecykel, likaväl som taxi eller privata fordon.

2.3 HUVUDMÅL, DELMÅL OCH MÅLTAL

2.3.1 TILLGÄNGLIGHET OCH INFRASTRUKTUR - ETT TILLGÄNGLIGT OCH SAMORDNAT SAMHÄLLE

Detta vägval betonar betydelsen av att leva och verka i ett vardagligt utbyte med en allt större omvärld. Dalarnas utveckling kräver en förbättrad infrastruktur för kommunikationer samt investeringar som underlättar och ökar kommunikationsutbytet inom och utanför länet. Intelligent transportsystem (ITS) är ett uttalat mål för all transportplanering, likväl som ändrade resvanor och "hela resan"-perspektivet. För att åstadkomma detta krävs ökad samverkan mellan intressenter och operatörer och en helhetssyn på samordningen av infrastrukturen inom Dalarna och till angränsande län. I samband med omställningen till en fossilfri fordonsflotta kommer förändringar krävas i hur vi planerar och använder infrastrukturen.

Kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas. En klar prioritering av kollektivtrafiken ska därför göras, genom att främja system som effektiviserar kollektivtrafiken och höja den tekniska standarden inom Dalarna. År 2030 ska alla kommunala infrastrukturplanering i tidiga skeden genomföras i samklang med kollektivtrafikplaneringen. Ett bredare planeringsunderlag ska användas, där ett vidare utbud av service inkluderas som målpunkter för kollektivtrafiken, och en större andel av befolkningen ska nå basservice inom 30 minuter och kommunhuvudorterna inom 60 minuter med kollektivtrafik. Kollektivtrafikförvaltningens trafik- och resandedata ska vara mer lättillgänglig och en tydlig rapport ska tas fram årligen för att med hjälp av branschens framtagna indikatorer beskriva lönsamhet, användning och trafikdata för alla kollektivtrafiklinjer. En handbok för regional teknisk standard baserad på senaste versionen av Trafikverkets publikation Vägar och gators utformning (VGU) ska tas fram och kollektivtrafikens framtida fysiska utbyggnad skall följa denna standard.

Samhällsekonomisk effektivitet					
	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Kollektivtrafikens marknadsandel	Under utredning	10%	15%	20%	Trafikförvaltningen Kommunerna Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av Dalarnas befolkning som når Falun/Borlänge/Mora/Ludvika/Avesta inom 60 minuter med kollektivtrafik	Under utredning	Under utredning	Under utredning	90%	Trafikförvaltningen Kommunerna Trafikverket Trafikoperatörer
Andel nybyggande som sker inom den regionala trafikens serviceområde	Under utredning	Under utredning	Under utredning	90%	Trafikförvaltningen Kommuner
Andel av kollektivtrafiklinjer som är fullgott beskrivna i årlig rapport	Under utredning	100%	100%	100%	Trafikförvaltningen

Brett planeringsunderlag

	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel av kollektivtrafikens aktörer som använder SCB:s befolkningsdata för planering	Under utredning	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen Kommunerna Trafikverket
Andel av trafikförvaltningens trafik- och resandedata som är tillgänglig för kollektivtrafikens andra aktörer	Under utredning	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen
Andel statlig och kommunal information rörande trafik och infrastruktur som är tillgänglig för Trafikförvaltningen	Under utredning	Under utredning	Under utredning	100%	Kommunerna Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av Dalarnas befolkning som har tillgång till kollektivtrafik enligt den definierade basnivån*	Under utredning	Under utredning	Under utredning	90%	Trafikförvaltningen Kommunerna Trafikverket

Regional teknisk standard

	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel bytespunkter som uppnår respektive regional teknisk standard i markplan	Under utredning	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen Kommuner, Trafikverket
Andel bytespunkter som uppnår respektive regional teknisk standard ovan mark	Under utredning	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen Kommuner, Trafikverket
Andel bytespunkter med säker anslutning till gång- och cykelväg enligt teknisk standard	Under utredning	Under utredning	Under utredning	95%	Trafikförvaltningen Trafikverket, Trafikoperatörer

Samverkan vid planering

	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Antal av Dalarnas kommuner som aktivt använder kollektivtrafikens tillgängliga trafik- och resandedata vid samhällsbyggnadsplanering	Under utredning	15/15	15/15	15/15	Dalarnas kommuner
Andel kommunala översiktsplaner som följer trafikförsörjningsprogrammets huvudmål för regional kollektivtrafik	Under utredning	Under utredning	5/15	15/15	Trafikförvaltningen Dalarnas kommuner
Andel kommuner med progressivt bostadsförsörjningsprogram och parkeringsstrategi för främjande av kollektivtrafik	Under utredning	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen Kommuner Länsstyrelsen Dalarna

*Se kapitel 6

2.3.2 KOMPETENSFÖRSÖRJNING OCH ÖKAT ARBETSKRAFTSUTBUD – ETT ENKLARE VARDAGSRESANDE

Detta vägval betonar betydelsen av att möta den demografiska framtidsbilden och den allt mer kunskapsbaserade ekonomin. Kunskap är makt, som ger människor möjlighet att växa och påverka sin livssituation. Kunskap och kompetens är också nyckeln till samhällets utveckling och tillväxt, och en strategi för kompetensförsörjningen i regionen är därför mycket viktig. I detta vägval prioriteras därför utbildning, arbetsliv och kompetensförsörjning för en balans mellan utbud och efterfrågan inom dessa områden.

I detta huvudmål är regionala och interregionala resor till arbete och skola betonade. Det ska vara lätt och gå snabbt att resa med kollektivtrafiken till och från arbete och skola, samt att göra tjänsteresor med kollektivtrafik. Arbetsgivare inom privat och offentlig sektor ska tydligt underlätta kollektivtrafikresande för sina anställda genom att erbjuda företagskort, och andelen resande med företagskort ska öka.

Regionala och interregionala resor					
	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Restidskvot mellan interregionala resmål	Under utredning	0,9	0,85	0,75	Trafikförvaltningen Trafikverket, Trafikoperatörer
Restidskvot mellan kommunhuvudorter med regional trafik*	Under utredning	Under utredning	1,25	1,15	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel regionala resor med periodkort (pendlarkort)	Under utredning	Ökning med 1,5 procentenheter per år			Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer

Tillgänglighet till utbildning och arbete					
	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Maximal restid med befintlig kollektivtrafik mellan närliggande och inom funktionella arbetsmarknadsregioner	Under utredning	Under utredning	60 minuter	45 minuter	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av Dalarnas arbetstagare i offentlig sektor som via arbetsgivare erbjuds s.k. företagskort för kollektivtrafikresande	Under utredning	100%	100%	100%	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Arbetsgivare
Andel av Dalarnas arbetstagare i privat sektor som via arbetsgivare erbjuds s.k. företagskort för kollektivtrafikresande	Under utredning	25%	50%	100%	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikoperatörer Arbetsgivare
Andel av Dalarnas arbetstagare som reser med företagskort	Under utredning	10%	15%	20%	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer Arbetstagare

*Direktlinjetrafik inklusive tågtrafik

2.3.3 INNOVATIVA MILJÖER OCH ENTREPRENÖRSKAP - ETT SMART KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEM

Detta vägval betonar betydelsen av näringslivets förändrings- och konkurrensförmåga. Dalarna står på två starka ben – exportverksamhet och besöksnäring – två näringar som sammantaget står bakom mycket av den innovativa teknik som är grunden för vårt samhälle idag. Dalarna ska fortsatt vara en aktiv och attraktiv partner som tillhandahåller ett bra företags- och innovationsklimat. Därför behövs lokala, regionala och nationella insatser som underlättar för företag och innovationer.

I detta delmål görs också insatser för miljön. År 2030 ska samtliga fordon som trafikerar kollektivtrafiken vara fossilfria, och utsläppen av såväl partiklar som kväveoxider från kollektivtrafiken ska minska. Kollektivtrafikens aktörer ska vara en bidragande part i forskning och utveckling, och dela med sig av den data som samlas in till utvecklare, universitet och högskolor, och Dalarna ska aktivt delta i de olika projekt som leds av Samtrafiken och som syftar till att förenkla resandet för resenären. Detta är även en viktig bidragande faktor till tredjepartsutvecklarens möjlighet att driva den kreativa innovationen framåt. Ytterligare ett led i att förenkla och effektivisera resandet är att införa så kallade BRT-system (Bus Rapid Transfer) för såväl direktlinjer som för stadstrafik. BRT innefattar en samling grundläggande krav för tillgänglighet och service, och höjer kollektivtrafikens prioritet i förhållande till personbilsresandet.

Miljö					
	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel drivmedelsneutrala fordon i fordonsflottan.	Under utredning	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel fossilfria fordon i fordonsparken	97%	Under utredning	Under utredning	100%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel förnybar energi i allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik	Under utredning	1,5	1,4	1,3	Trafikförvaltningen, Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Minskning i utsläpp (basår 201X) av partiklar från allmän kollektivtrafik	Under utredning	Under utredning	Under utredning	75%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Minskning i utsläpp (basår 201X) av kväveoxider från allmän kollektivtrafik	Under utredning	Under utredning	Under utredning	75%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av hållplatsbeståndet som har dedikerade pendlarparkering i nära anslutning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket

Innovation och utveckling					
	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel genomförda projektsamarbeten med Samtrafiken.	Under utredning	Under utredning	Under utredning	95%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av samtrafikens program för <i>Biljett- och betallösningar*</i> som implementerats i Dalarna	Under utredning	Under utredning	100%	100%	Trafikförvaltningen, Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av Samtrafikens program <i>Swedish mobility program*</i> som implementerats i Dalarna	Under utredning	Under utredning	100%	100%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av Samtrafikens program <i>Samordnade informationssystem*</i> som implementerats i Dalarna	Under utredning	Under utredning	100%	100%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Antal krav för lokalt BRT-system** som uppnås för stadstrafiken i Dalarna.	Under utredning	Gul*** standard-nivå: 10/19 Grön standard-nivå: 0+/19	Gul*** standard-nivå: 19/19 Grön standard-nivå: 10/19	Gul*** standard-nivå: 19/19 Grön standard-nivå: 19/19	Trafikförvaltningen Trafikverket Kommuner
Antal krav för regionalt BRT-system** som uppnås för direktlinjetrafiken i Dalarna.	Under utredning	Gul*** standard-nivå: 13/25 Grön standard-nivå: 0+/25	Gul*** standard-nivå: 25/25 Grön standard-nivå: 13/25	Gul*** standard-nivå: 25/25 Grön standard-nivå: 25/25	Trafikförvaltningen Trafikverket Kommuner

*Samtrafikens program Biljett- och Betallösningar, Swedish mobility program och Samordnade informationssystem är projekt som alla syftar till att göra det enklare för resenären att hitta, boka, betala och genomföra sin kollektivtrafikresa, oavsett vilket trafikslag som används.

** BRT=Bus Rapid Transfer

***Gul nivå avser den lägre standardnivån för BRT enligt K2-rapporterna "Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT" och "Guidelines för attraktiv regional busstrafik - regional BRT". Grön standardnivå avser fullgod BRT-trafik.

Öppna data

	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel av Samtrafikens program <i>kraftsamling öppna data</i> * som implementerats i Dalarna	Under utredning	Under utredning	100%	100%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer

*Kraftsamling öppna data är ett projekt lett av Samtrafiken som syftar till att hitta en gemensam nationell målbild för öppna trafikdata och ta fram en handlingsplan med åtgärder för att nå denna.

2.3.4 LIVSKVALITET OCH ATTRAKTIONSKRAFT - EN ATTRAKTIV REGION ATT LEVA I

Detta vägval betonar det goda livet och platsens betydelse. Drivkraften för hållbar tillväxt är människors lust, vilja och skapandekraft. Dalarna ska vara ett välkomnande län, som ger alla, oavsett kön och etnisk bakgrund samma förutsättningar. Att skapa förutsättningar för goda livs- och boendemiljöer är centrala delar i arbetet med att stärka Dalarnas attraktionskraft. Jämställdhet och mångfald är förutsättningar för tillväxt, sysselsättning och entreprenörskap och en plats i samhället är en förutsättning för att befolkningen ska må bra.

Ett ökat användande av *Kol-TRAST – planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik* bland kollektivtrafikens aktörer i Dalarna är ett avgörande steg för att hitta hållbara lösningar vid långsiktig planering. Som ett led i att åstadkomma en ökad tydlighet ska ett hållplatsprogram tas fram. Hållplatsprogrammet ska genom utformningsstandard för utrustning ovan mark och gestaltungsprinciper för hållplatser och dess närmiljö klargöra hur hållplatsbeståndet ska utvecklas på lång sikt. Hållplatsprogrammet ska även förtydliga ansvarsförhållandet mellan kollektivtrafikens aktörer rörande ägande, investering, drift och underhåll. Andelen nöjda resenärer ska öka, och det ska bli lättare för resenärer som inte kan svenska att använda sig av kollektivtrafiken. Ett led i att åstadkomma ökad jämställdhet är att öka tillgängligheten till grundläggande service via kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska också bli, och upplevas som, tryggare genom bland annat medveten gestaltning och installation av övervakningskameror.

God utformning och design

	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel av hållplatsbeståndet som utformats i enlighet med hållplatsprogrammet	Under utredning	10%	50%	100%	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Andel bytespunkter för allmän kollektivtrafik som även trafikeras av kommersiella trafikentreprenörer	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen Trafikoperatörer

Kommunikation och tydlighet					
	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik	55%	Under utredning	Under utredning	95%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel nöjda resenärer i interregional tåg-trafik	Under utredning	Under utredning	Under utredning	95%	Trafikförvaltningen Trafikverket Trafikoperatörer
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	90%	Under utredning	Under utredning	95%	Trafikförvaltningen (färdtjänsten) riksfärdtjänsten Kommuner Trafikoperatörer
Antal språk som resandearbeteinformation finns digitalt tillgänglig på	Under utredning	2	5	10	Trafikförvaltningen, Trafikoperatörer

Jämställd kollektivtrafik

	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Andel kvinnor respektive män i ledande positioner inom kollektivtrafikens huvudmän, styrelser, nämnder och råd	Under utredning	Högsta tillåtna obalans 30/70	Högsta tillåtna obalans 40/60	Högsta tillåtna obalans 45/55	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Andel kvinnor respektive män som når sin arbets- eller utbildningsplats inom 30 minuters restid med kollektivtrafik från kommunhuvudortens centrum.	Under utredning	Högsta tillåtna obalans 30/70	Högsta tillåtna obalans 40/60	Högsta tillåtna obalans 45/55	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Andel av befolkningen som kan nå grundläggande servicefunktioner* inom 30 minuters restid med allmän kollektivtrafik.	Under utredning	Under utredning	Under utredning	90%	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket, Trafikoperatörer
Andel av grundläggande servicefunktioner* inom kollektivtrafikens serviceområde	Under utredning	Under utredning	Under utredning	90%	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Länsstyrelsen Dalarna
Antal skolor som nås med gång, cykel och kollektivtrafik som barn själv kan använda	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket

* T.ex. vårdcentral, apotek, dagligvarubutik eller drivmedelsanläggning med servicefunktioner som betaltjänster, kontanthantering samt ombudsverksamhet för ex. post och pakethantering.

Tryggt resande					
	Nuläge 2017	Etappmål 2020	Etappmål 2025	Etappmål 2030	Aktörer som bidrar
Antal fordon med aktiv kameraövervakning	0%	10%	15%	100%	Trafikförvaltningen Trafikoperatörer Länsstyrelsen Dalarna
Andel hållplatser med belysning och anslutande säkra GC-vägar	Under utredning	Under utredning	Alla direktlinje- och stadsbuss-hållplatser	Alla direktlinje- och stadsbuss-hållplatser samt alla övriga hållplatser inom tätort	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket
Andel fordon med säkerhetsbälten	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen Trafikoperatörer
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Andel resenärer som känner sig trygga på väg till/från kollektivtrafiken	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket
Andel resenärer som upplever kollektivtrafikresandet som tryggt	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen kommuner Trafikverket Trafikoperatörer
Maximalt antal döda och allvarligt skadade i kollektivtrafiken	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Under utredning	Trafikförvaltningen Kommuner Trafikverket Trafikoperatörer

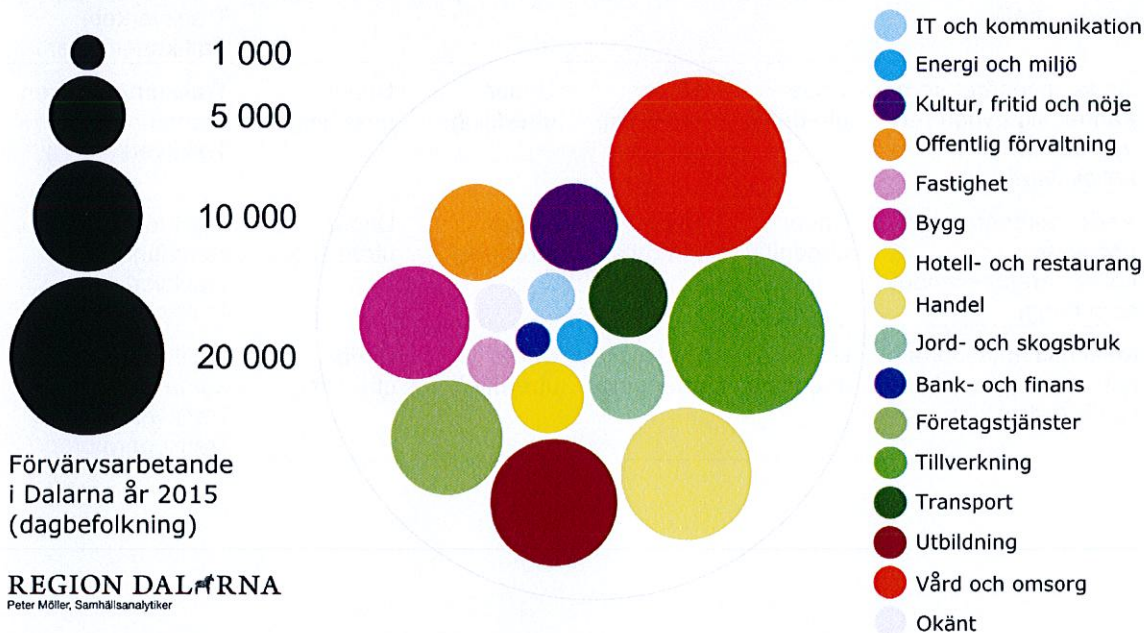
3. DALARNAS BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK

3.1 DALARNAS GEOGRAFI OCH BEFOLKNING

Dalarna är ett vidsträckt landskap på lite drygt 28 000 km² och har 284 531 invånare. I genomsnitt bor det lite drygt 10 invånare per kvadratkilometer jämfört med genomsnittet i Sverige som är 24,5 invånare per kvadratkilometer. Borlänge är den mest tätbefolkade kommunen med drygt 88 invånare per kvadrat-kilometer medan Älvdalen har 1 invånare per kvadratkilometer, vilket visar på de skilda förutsättningarna som finns i Dalarna för att skapa kollektivtrafik med jämförbar/likvärdig kvalitet.

3.2 ARBETSPENDLING FÖR ATT TILLGODOSE NÄRINGS LIV, KOMMUNER, LANDSTING OCH MEDBORGARES BEHOV

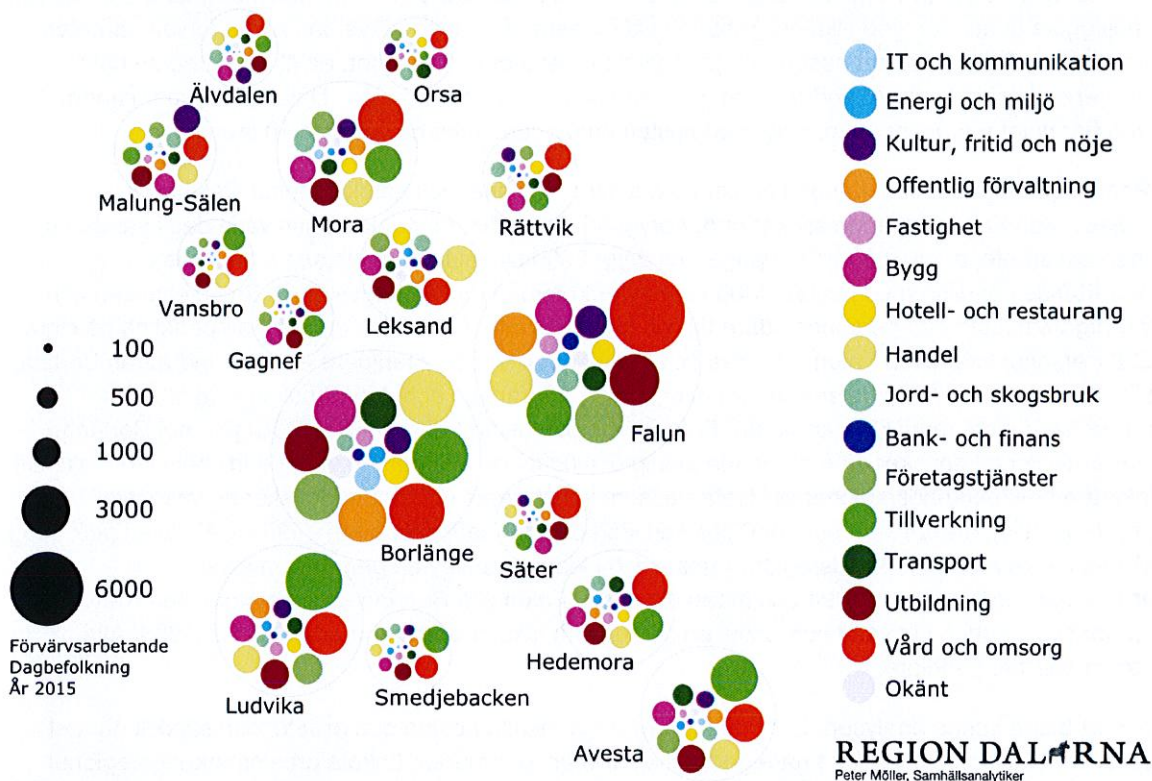
Dalarna är ett ekonomiskt starkt område och har ett diversifierat näringsliv, både sett till branscher och geografi. Sett till antal sysselsatta är vård och omsorg, tillverkningsindustri och utvinning, handel samt utbildning de största branscherna. Vård och omsorg respektive utbildning är offentliga verksamheter som är lokaliserade i hela landet, om än med en större koncentration i större städer och storstäderna. De branscher som ofta framhålls som starka i Dalarna är skog, tillverkningsindustri och turism vilka delvis ryms inom övriga branscher i diagrammet nedan. Turism har inga definierade SNI¹-koder utan utgörs av delar ur hotell och restaurang, Fastighetservice (som innehåller uthyrning) samt kultur, fritid och nöje. Tillverkningsindustrin har minskat i antal sysselsatta men en del av denna minskning består i att tjänster har flyttat över till företagstjänster, då företagen har lyft ut kvalificerade verksamheter ur organisationen som istället köps in av konsulter.



Branschindelningen i diagrammet nedan ger en grov bild och indelningen stämmer inte alltid helt med de kategoriseringar vi gör till vardags. Dalarna är ett stort exportlän där flera företag inom stål- och metallindustrin samt pappers- och trävaruindustri har en betydande export. Hur stort är svårt att mäta då export mäts på företagsnivå, och flera stora exportföretag i Dalarna har sitt säte i något annat län, såsom SSAB, ABB och Boliden Mineral AB. Exportvärdet för dessa företag, oavsett var i landet det skapas, bokförs geografiskt där företaget har sitt säte. Dalarna är även ett stort besöksnärlän där en del av besökarna kommer från andra länder, och därmed utgör tjänsteexport. Dalarna utmärker sig med en flerkärnig arbetsmarknad där Falun-Borlänge-regionen utgör den starkaste arbetsmarknaden. Arbetspendlingen ger en ökad tillgänglighet till arbetsplatser lokaliserade utanför bostadskommunen

¹ Svensk näringslivsindelning är Statistiska centralbyråns branschindelning.

vilket kan väga upp en svag utveckling i den lokala arbetsmarknaden. Arbetspendling kan även förbättra möjligheten att kombinera ett attraktivt boende med ett attraktivt arbete. Syskonstäderna Falun och Borlänge har vuxit fram som ett handels- och administrativt centrum i länet, vilken ytterligare befästs med IKEA-etableringen i Borlänge.



Städerna tillsammans tjänar även som viktiga transportknutpunkter i länet. Under senare år har det skett en urbanisering med alltmer service koncentrerad till färre platser. Detta gäller även Dalarna där en del vård, som exempelvis BB, av olika skäl har koncentrerats till främst Falun. Det är i ljuset av denna utveckling än viktigare att upprätthålla en god tillgänglighet så att medborgare i länets samtliga kommuner har en fortsatt god tillgänglighet till denna samhällsservice, inte minst gäller detta länets kollektivtrafik.

Med den diversifiering som råder i näringslivet i länet är det fortsatt viktigt att näringslivets specialisering kvarstår för att utgöra konkurrenskraft i förhållande till omvärlden. Näringslivsstrukturen och möjligheterna till förvärvsarbete varierar betydligt mellan olika kommuner i Dalarna, vilket framhåller vikten av tillfredställande kommunikationer mellan de lokala arbetsmarknaderna. Detta för att säkerställa att både män och kvinnor kan använda den arbetsmarknad som finns inom ett skäligt avstånd från bostaden. Framtidens arbetsliv ställer nya krav på kollektivtrafiken bl.a. genom att framtidens arbetspendlare reser längre och på mer spridda tider. De lokala arbetsmarknaderna i Dalarna definieras idag av SCB enligt följande:

- Vansbro
- Malung - Sälen
- Mora - Orsa - Älvdalen
- Borlänge - Falun - Gagnef - Säter - Rättvik - Leksand
- Avesta - Hedemora (-Fagersta)
- Ludvika - Smedjebacken (-Ljusnarsberg)

Emellertid ser de lokala arbetsmarknaderna olika ut för män och kvinnor eftersom kvinnor i regel inte pendlar i samma grad som män. Små arbetsmarknadsregioner är särskilt sårbara vid

strukturomvandlingar eller andra förändringar i näringslivet såsom nedläggningar av större arbetsplatser vilket på både kort och lång sikt kan förändra vardagsresandet i Dalarna varför det är angeläget att skapa möjligheter att utöka sin individuella arbetsmarknadsregion genom att möjliggöra en ökad arbetspendling. Det är inte primärt ett ökat resande som är målet utan en för såväl arbetstagare som arbetsgivare fungerande arbetsmarknad, där så många jobb-möjligheter som möjligt möjliggörs genom en god tillgänglighet i ett väl fungerande transportsystem. Av de förvärvsarbetande invånarna i Dalarna är det nästan 6,5 procent som pendlar ut från länet, en ökning med en halv procentenhet på 10 år. Åt andra hållet, dvs. andelen av de som arbetar i Dalarna som bor i andra län, pendlar drygt 5 procent, en ökning med nästan en procentenhet de senaste 10 åren.

Pendlingen är mest omfattande i de centrala delarna av länet och särskilt utefter Dalabanan. Delsträckan Falun-Borlänge sticker ut där drygt 6300 pendlare byter kommun varje dag i samband med sitt arbete, drygt 3500 till Borlänge och drygt 2500 till Falun. I länets södra del finns en omfattande pendling med nästan 2000 som byter kommun mellan Ludvika och Smedjebacken och ytterligare nästan 600 personer vidare till och från Fagersta. En relativt omfattande pendling på cirka 500 personer sker även Falun – Hofors och Falun – Gävle, och ytterligare ett par hundra från Borlänge till samma orter. I Västerdalarna är pendlingen mer begränsad och den pendling som finns sker i första hand inom respektive kommun. Från Björbo och Österut ökar dock pendlingen mot Borlänge. Det är tydligt att det sker en fortlöpande stadig ökning av pendlingen även om den sker i lugn takt. De lokala arbetsmarknadsregionerna i Dalarna, som konstrueras utifrån om det sker en väsentlig arbetspendling mellan kommun, är 6 stycken idag och har varit det sedan 1999 då Älvdalen gick upp i Moras lokala arbetsmarknadsregion. Avesta och Hedemora blev en gemensam lokal arbetsmarknadsregion år 1994 och innan dess blev Falun och Borlänge tillsammans med Rättvik respektive Gagnef, Leksand och Säter en gemensam lokal arbetsmarknadsregion år 1988. Alla kommuner har pendlare.

För att bättre kunna analysera hur människor rör sig mellan bostad och arbete, och särskilt när det gäller kollektivtrafik, krävs en finare geografisk nivå än kommuner. Lokala arbetsmarknadsregioner fungerar bra för att analysera övergripande relationer mellan kommuner, men behöver kompletteras med analyser av hur människor rör sig mellan bostad och arbete på tätortsnivå. Särskilt gäller detta i de fall då kommuner är stora till ytan, där invånare i ena delen av kommunen kan röra sig mot en kommun medan invånare i andra delen av kommunen rör sig mot en annan. Region Dalarnas inköp av Supercrossdatabasen – en befolkningsdatabas från SCB – har möjliggjort analyser på just tätortsnivå. Flera regioner, däribland Dalarna, har i och med de förbättrade möjligheterna att analysera arbetspendlingsmobilitet på fin geografisk nivå tagit fram så kallad kraftfältanalyser. Dessa bygger på samma metodik som lokala arbetsmarknadsregioner, dvs. om andelen av de sysselsatta i en tätort som pendlar till en annan tätort överstiger 20 procent, så förs tätorten till det kraftfält som pendlingsmålet utgör.

Kraftfält

De tätorter där färre än 20 procent av de sysselsatta pendlar till en annan tätort kategoriseras som ett **Lokalt arbetsmarknadscentrum**.

Varje tätort där 20 procent eller fler av de sysselsatta pendlar till en annan tätort, kategoriseras som en **Lokal arbetsmarknadssatellit** och tillhör den tätorts kraftfält som pendlingen går till.

Om en tätort har en pendling på 20 procent eller mer till fler än en tätort så bildas ett **Sekundärt lokalt arbetsmarknadscentrum** med den tätort som näst störst andel av pendlingen går till.

I Dalarna finns två områden utanför tätort är pendlingen 20 procent eller mer från närliggande tätorter. Dessa områden kategoriseras som **Lokalt arbetsmarknadscentrum utanför tätort**. Dessa är Lindvallen i Sälenfjällen och Idre fjäll.

REGION DALARNA Kartdesign: Peter Höller



Kartan över kraftfälten visar tydligt hur kraftfälten i de största centralorterna har störst utbredning. Det är även tydligt att pendlingen i nordvästra Dalarna har en begränsad geografisk utsträckning. Dock bör tilläggas att de större röda cirklarna i kartan, som symboliserar *Lokalt arbetsmarknadscentrum utanför*

tätort är ett tillägg som inte har funnits med i andra regioners kraftfältanalyser. Dessa arbetsmarknadscentrum har lagts till då det finns en arbetspendling som överstiger 20 procent till en kilometerruta utanför tätorter. Det rör sig om besöksnäring och gäller specifikt Lindvallen i Sälen och Idre fjäll i Älvdalens kommun.

4. NUVARANDE KOLLEKTIVTRAFIK I OCH TILL/FRÅN DALARNA

Revidering pågår

5. RÄTTIGHETER OCH SKYLDIGHETER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKFÖRETAG

Revidering pågår

6. FRAMTIDA REGIONAL TRAFIK I DALARNA

Revidering pågår

Nytt: Definiera linjekoncepten Direktlinje, Stadstrafik, Landsbygdstrafik samt Flextrafik.

Nytt: Definiera basnivåer för kollektivtrafikutbud baserat på befolkningstäthet. Basnivån utgår från det förslag som beskrivs i Landsbygdsutredning – kollektivtrafik i Västra Götaland. Boendetäthet enligt SCB:s definition av småort (<200) och tätort (>200 invånare), kategoriserade i fyra nivåer 0-200, 200-499, 500-999, 1000-3000 invånare. Respektive nivåerna tillskrivs därefter krav på trafikegenskaper och turtäthet.

7. TILLGÄNGLIGHET FÖR FUNKTIONSNEDSATT

Revidering pågår

Uppdatera kapitlet utifrån resultat från genomförd utredning.

8. ÖKAT RESANDE OCH ÖKAD MARKNADSANDEL

Revidering pågår

Se målbild.

9. KOSTNADS- OCH RESANDEUTVECKLING

Revidering pågår

Nytt: Bemöt investeringsbehov rörande tågtrafikens behov av satsningar på infrastruktur och nya fordon för att upprätthålla befintlig nivå och uppfylla framtida mål rörande marknadsandel, attraktivitet och tillgänglighet.

10. ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN

Revidering pågår

Se målbild

11. UPPFÖLJNING AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

Revidering pågår

12. GENOMFÖRANDE

Revidering pågår

13. BEGREPPSFÖRKLARING

Under bearbetning

