

2017

Trafikförsörjningsplan



Conny Strand

2016-11-08

Sammanfattning.....	2
Bakgrund	2
1 Kollektivtrafikens förutsättningar	2
Organisation och finansiering.....	2
Styrande dokument.....	3
Trafik som ingår.....	3
2 Trafikförsörjningsplanens syfte och mål	5
Syfte.....	5
Självfinansieringsgrad.....	5
Marknadsandel.....	5
Miljö.....	5
Effektivitet	5
Restider	6
Jämställdhet	6
3 Ekonomi.....	6
Trafikproduktion.....	6
Trafikkostnader	6
Intäkter	6
Tekniska system och administration	7
4 Utveckling och marknadsföring.....	25
5 Uppföljning och utvärdering	26

Sammanfattning

Detta dokument beskriver det trafikutbud som erbjuds buss och tågresenärer i Dalarna. Trafiksystemet är utvecklat med utgångspunkt från två utredningar som gjorts av Region Dalarna, och fastställts i fullmäktigeförsamlingar i såväl kommuner som landstinget. Det är "Den goda resan i Dalarna" från 2004 och "Tågpendling i Dalarna" från 2008, dessutom ligger Region Dalarnas beslut om målformuleringarna "Vi ska..." som grund för Trafikförsörjningsplanen.

Stommen i trafiksystemet är tåg- och direktbusstrafiken. Denna trafik knyter samman de större orterna med snabba turer och hög komfort. Direktbusstrafik körs på 16 linjer inom länet och tågtrafiken körs på 5 linjer. Denna trafik kompletteras med landsbygds- och stadsbussar som dels ansluter till tåg och direktbussar men framför allt svarar för det dagliga resandet för arbets- och studiependling. Denna trafik har stor omfattning och geografisk spridning, hela 128 linjer körs varje normal vardag. Servicetrafiken, i vilken flextrafiken, sjukresor, färdtjänst m.m. ingår, är anropsstyrd och täcker behovet för resenärer i glesbygd och de resenärer som har särskilt tillstånd. Samordningen i denna trafik är under uppbyggnad, och kommer efterhand att öppnas upp och ge ytterligare resmöjligheter framför allt i länets glest befolkade delar.

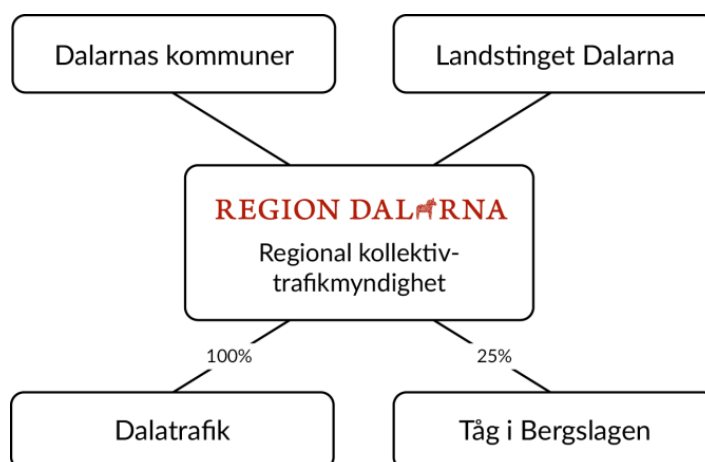
Nettokostnaden, då budgeterade intäkter från resenärer är avdragen, beräknas för 2017 uppgå till 558 912 Tkr fördelat på 67116 Tkr stadstrafik, 352 768 Tkr landsbygdstrafik och direktbusstrafik, 60 240 Tkr tågtrafik och 78 788 Tkr för tekniska system och administration. Till detta kommer 29 972 Tkr för ännu ej öppnad skolskjutstrafik och 220 499 Tkr för servicetrafik.

Bakgrund

1 Kollektivtrafikens förutsättningar

Organisation och finansiering

Från och med 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag (SFS 2010:1065), vilken säger att kommunerna och landstinget inom respektive län är gemensamt ansvariga för den regionala kollektivtrafiken samt att en regional kollektivtrafikansvarig myndighet ska skapas. I Dalarna har beslutats att Region Dalarna är organisatorisk hemvist för den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM). RKM har de rättigheter och befogenheter att vidta åtgärder som framgår av kollektivtrafiklagen. Lagen innebär också att kollektivtrafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska delar av marknaden.



Direktionen i Region Dalarna är myndighetens (RKMs) beslutande organ. Efter RKMs beslut om det regionala trafikförsörjningsprogrammet, allmän trafikplikt och de ekonomiska ramarna undersöks om något bolag (t.ex. SJAB) vill bedriva delar av trafiken kommersiellt. För övrig trafik, vilket är merparten, ges efter särskilda beslut AB Dalatrafik (DT) uppdraget att upphandla busstrafiken och Tåg i Bergslagen (TiB) motsvarande för tågtrafiken. Region Dalarna äger DT (100%) och TiB (25%), bolagen är utförare åt myndigheten. Under 2016 har nya 10-åriga trafikeringsavtal att påbörjats för både buss- och tågtrafik. Avtalet för busstrafiken delas av Keolis och SamBus och startade 1 juli, medan avtalet för TiB:s tågtrafik har tilldelats SJAB med start i mitten av december.

Kommunerna och landstinget har finansieringsansvaret för den trafik som ska utföras. Det finns för närvarande inget avtal som reglerar hur finansieringen ska fördelas mellan parterna, utan en likafördelningsprincip används, en s.k. 50/50-modell. Kostnadsfördelningen i modellen omfattar kostnader för linjetrafiken (buss och tåg) och DTs kostnader för administration och tekniska system. Syftet med modellen är att åstadkomma en 50/50-fördelning mellan kommunkollektivet och landstinget, vilket sker i två steg. I det första tar varje kommun sina kostnader för all inom- och mellankommunal trafik med undantag för stängda skolskjutslinjer. Kommunernas kostnader reduceras sedan med kostnader för skolresor i den "öppna" linjetrafiken vilka schablonberäknas per elev och kommun. Landstinget tar kostnaderna för stråktrafiken och DTs kostnader för administration och tekniska system. I nästa steg omfördelas skillnaden mellan de sammanlagda kommunala kostnaderna och landstingets så att en 50/50-situation uppstår.

Kostnader för servicetrafik (som kräver tillstånd) tas direkt av berörd part, t.ex. bekostar landstinget sjukresor och respektive kommun sin egen färdtjänst. Dessutom tar varje kommun sina egna kostnader för stängda skolskjutslinjer och de schablonberäknade kostnaderna för skolresor i den "öppna" linjetrafiken.

Styrande dokument

Dalastrategin

Regional utvecklingsstrategi för Dalarna mot 2020.

Trafikförsörjningsprogrammet

Programmet beskriver behovet av kollektivtrafik i länet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet utgör plattformen för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen. Programmet ska vara strategiskt och långsiktigt till sin karaktär. Det ska vara trafikslagsövergripande och utgå från ett resenärsperspektiv. Det ska omfatta all kollektivtrafik som berör det egna länet och som benämns regional kollektivtrafik enligt lagstiftningen. Det är all kollektivtrafik inom länet men också trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat dagligt resande över länsgräns.

Trafikförsörjningsplanen

Årligt, succesivt genomförande av trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga planer. Planen fastställs av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten.

Trafik som ingår

Stråktrafik/Direktbussar/Tåg

Tågen och direktbussarna är stommen i trafiksystemet, och syftar till att knyta samman de större orterna i länet genom ett snabbt och bekvämt resande. Trafiken körs i huvudsak Reginatåg och komfortbussar med toalett och Wifi.

Mellankommunal trafik/Buss

Den mellankommunala trafiken syftar till att skapa goda resmöjligheter för studie- och arbetspendling över kommungräns. Trafiken körs antingen med landsbygdsbussar med normalt insteg eller med låggolvsbussar. Samma bussar används också i den inomkommunala landsbygdstrafiken och i stadstrafiken.

Kommunal trafik landsbygdsbuss

Trafikens syfte är att skapa goda möjligheter för arbets- och studiependling inom kommun, men också ge möjligheter till fritidsresande under kvällar och helger.

Kommunal trafik stadsbuss

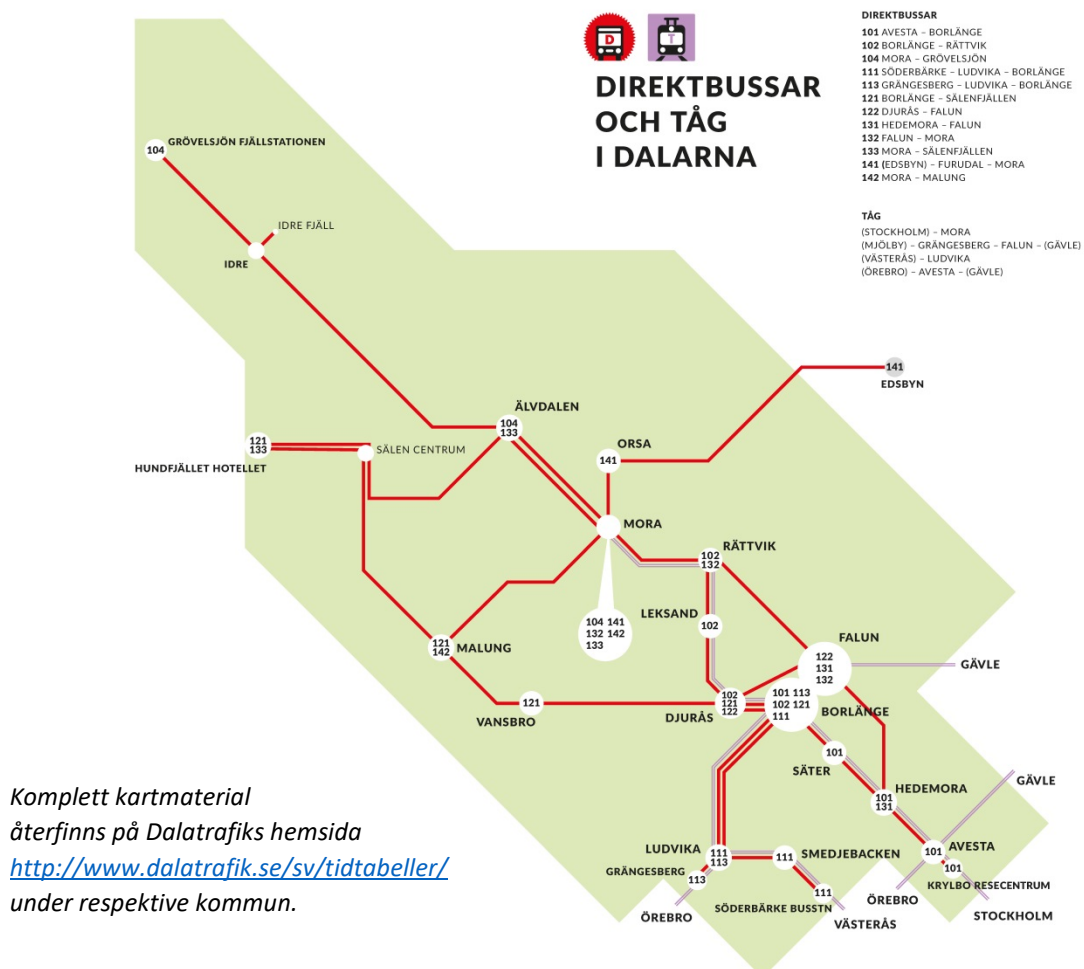
Stadstrafiken skall ge möjligheter till resande i tätorter där fler reser. Med tidtabeller där fasta och täta avgångstider får systemet en stabilitet som skall ge ett ökat resande.

Flextrafik

Flextrafik kallas trafik med buss eller mindre fordon som går på tider då få reser eller i områden med lite eller ingen kollektivtrafik. Kunden beställer resan hos Beställningscentralen (BC) Dalarna. Flextrafiken definieras antingen som en kommunal eller som en mellankommunal linje.

Servicetrafik

Servicetrafiken, där Flextrafiken är en del, omfattar Sjukresor där Landstinget Dalarna finansierar underskottet samt Färdtjänst, Omsorgsresor, Särskilda skolskjutsar, Särskoleskjutsar, m.m. där respektive kommun finansierar underskottet.



2 Trafikförsörjningsplanens syfte och mål

Syfte

Syftet med Trafikförsörjningsplanen är att säkerställa delaktighet från kommuner och landsting inför kommande års trafikprogram. Framtagandet av planen sker i fyra processteg, där de tre första handlar om att ta fram ett beslutsunderlag till myndigheten. Det sista steget utgörs av beredning och beslut i myndigheten. Deltagande parter i framtagandet av underlaget är DT, TiB, kommuner, landsting och trafikföretag.

Planen kan innehålla två planeringshorisonter. En medellång sikt, 2-5 år, där fokus ska ligga på större strategiska frågor och förändringar av kollektivtrafiken. En kort sikt, det närmaste året, som ska styra den dagliga verksamheten och garantera en tillförlitlig service. Fokus ska här ligga på att optimera befintligt system utifrån effektivitet och kvalitet.

Självfinansieringsgrad

Dalatrafik hade tidigare ett mål på en självfinansieringsgrad på 55 %. I vårt nya trafiksystem där även den tidigare särskilda kollektivtrafiken, som har mycket liten självfinansiering, ingår kommer detta mål inte kunna uppnås. I de senaste ägardirektiven har man istället ställt kravet att självfinansieringsgraden skall vara hög. När utfallet efter några år blivit känt kan ett nytt procentmål fastställas.

Tågtrafiken i TiB:s regi har som mål att uppnå 60 % självfinansieringsgrad.

Marknadsandel

Marknadsandelen har under flera år varit mellan 8 och 10 %, under 2015 sjönk andelen till under 8 %, sannolikt beroende på alla uppstartsproblem med den nya trafiken under hösten 2014. Målet är att marknadsandelen skall öka till en nivå över 10 %. Detta bör kunna ske då intrimning och kompletteringar av vårt trafikprogram är genomförda. Under andra halvåret 2016 genomfördes dock relativt stora förändringar av trafiken, vilket innebär att det kan komma att dröja ytterligare något år innan vi når målet.

Miljö

I trafikavtalen, som startade 1 juli, finns direktivet: "Klimat- och miljöhänsyn tas genom energieffektivisering med anpassning av fordonsstorlek och effektiv framdrivningsteknik, användning av förnybar energi i 25 % av kilometerproduktionen med buss år 2016 och 60 % år 2018, samt krav på låga utsläpp av kväveoxider och partiklar". Miljökraven kommer att vara en central del av vår avtalsuppföljning. Under mars 2016 sattes eldrivna bussar in för centrumlinjerna i Hedemora och Ludvika, de två första i Dalatrafiks historia. Från och med april 2016 hade närmare 100 % av våra bussar övergått till drift med fossilfritt bränsle.

Tågtrafiken som helhet är det mest miljövänliga färd sättet inom kollektivtrafiken.

Effektivitet

För att bättre kunna utnyttja alla resurser i den offentligt organiserade kollektivtrafiken omfattar de nu gällande trafikavtalen såväl stora bussar som specialfordon och taxibilar. I det nya trafiksystemet skall den ökade effektiviteten nås genom att alla resurser med stora och små fordon samordnas. Stora bussar skall gå i stråken, och vid tider då många reser till arbete och utbildning. Mindre fordon och anropsstyrd flextrafik skall användas då resandet är lågt och i områden där resandet är mindre. Samordningen mellan tågtrafiken och direktbussarna är också en viktig komponent för ökad effektivitet, liksom stabiliteten i systemet med i princip fasta avgångstider.

Restider

Det övergripande målet är att huvuddelen av länets befolkning skall nå Falun- Borlängeområdet med en restid på högst en timme. Detta mål kan uppfyllas för alla från den södra länsdelen, samt i stort sett från Mora i norr och Vansbro i väster.

Jämställdhet

Trafiksystemet skall vara utformat så att alla, oavsett bakgrund, kön, funktionsnedsättning, religion, etnicitet, ålder eller sexuell läggning har samma möjligheter att resa. Huvuddelen av våra resenärer är idag kvinnor och ungdomar. För att bredda kundunderlaget arbetar vi för att åstadkomma snabbare turer och fordon med högre komfort.

3 Ekonomi

Trafikproduktion

För linjetrafiken hämtas tidtabellskilometer och tidtabellstimmar ur trafikdatabasen per linje och kommun.

Fördelning av linjernas tidtabellskilometer per kommun används för att beräkna linjens procentuella fördelning mellan kommunerna för de linjer som går över kommungräns. Procenttalen används för att på de mellankommunala linjerna fördela kostnaden för tidtabellskilometer, tidtabellstimmar och fordon såväl som för att fördela intäkterna på linjen. Kostnaden för incitament fördelas efter antal påstigande inom respektive kommun.

Trafikkostnader

Trafiken är från och med 1 juli 2016 indelad i sex trafikområden där SamBus har avtal i trafikområde 1,2,4,5 och 6. För trafikområde 3 (Borlänge/Falun) gäller att Keolis har avtal för trafiken. I kostnaden för produktionen per tidtabellskilometer ligger rullkostnaden för fordonet och per tidtabellstimme ligger förarkostnaden.

Dimensionerande fordon är fördelade på de linjer som trafikeras under den dimensionerande tiden. Fordonen har identifierats till det trafikområde de är stationerade i.

I fordonskostnaden ligger dels kostnader för själva fordonet och dels kostnaden för infrastrukturen. Infrastrukturkostnaden består av kallhyran för depåer och garage samt kostnader för terminaler och hållplatser.

Trafikkostnaden för skolresor beräknas enligt schablon i den öppna linjetrafiken och betalas till 100 % av berörd kommun liksom kostnaden för ej öppnade linjer (skollinjer). Den del av servicetrafiken som är att likställa med tidigare "särskild kollektivtrafik" betalas till 100 % av berörd kommun eller av landstinget (sjukresor).

Intäkter

Varje registrerad och betald resa med buss genererar en intäkt för hela linjen oavsett var på linjen resan registrerats. Det framräknade priset per resa har sedan använts som à-pris för registrerade resor per linje. Tågtrafiken finansieras via ett nettoavtal där operatören behåller och avräknar intäkten.

Den lokala trafiken inom Avesta kommun kommer fortsatt att vara avgiftsfri under 2017.

Tekniska system och administration

I denna kostnad ingår biljettsystem, radiokommunikationssystem och fordonsdatorsystem.

Budget 2 driftbidrag 2017													Ver.161108		
Belopp i tkr	Tätorts- trafik	Lands- bygds- trafik	Mellan- komm- unal trafik	Omför- delning kostnad skol- resor	Tåg- trafik	Tekn. syste m o admin	Total netto- kostnad	Andel i procent	Kost- nads- utjämn.	Netto- kostnad efter KU	Andel i procent	Ej öppnad linje- trafik	Omför- delning kostnad skol- resor	Service- trafik (som kräver tillstånd)	Total linje- trafik
Avesta	9 246	14 502	1 164	-2 455			22 458	4,5%	-992	21 466	4,28%	2 662	2 455	9 774	36 357
Borlänge	26 589	14 269	29 510	-7 524			62 844	12,5%	-5 891	56 953	11,36%	6 821	7 524	18 127	89 425
Falun	20 007	39 494	22 638	-9 098			73 040	14,6%	-6 846	66 194	13,20%	4 649	9 098	25 306	105 247
Gagnef	0	6 545	3 276	-3 687			6 134	1,2%	-575	5 559	1,11%	818	3 687	6 246	16 311
Hedemora	226	13 454	2 212	-3 729			12 163	2,4%	-1 140	11 023	2,20%	2 546	3 729	9 726	27 025
Leksand	0	12 944	1 906	-4 346			10 504	2,1%	-985	9 519	1,90%	913	4 346	7 714	22 492
Ludvika	3 449	21 877	1 557	-6 122			20 761	4,1%	-1 946	18 815	3,75%	5 251	6 122	15 493	45 681
Malung-Sälen	0	13 081	846	-2 715			11 212	2,2%	-1 051	10 161	2,03%	115	2 715	6 236	19 228
Mora	7 599	10 655	1 952	-3 788			16 417	3,3%	-1 539	14 878	2,97%	875	3 788	8 602	28 143
Orsa	0	4 535	1 451	-2 061			3 926	0,8%	-368	3 558	0,71%	444	2 061	2 090	8 153
Rättvik	0	11 968	1 596	-3 038			10 526	2,1%	-987	9 539	1,90%	503	3 038	7 176	20 256
Smedjebacken	0	3 932	5 161	-193			8 899	1,8%	-834	8 065	1,61%	0	193	3 519	11 778
Säter	0	8 755	2 899	-3 244			8 410	1,7%	-788	7 622	1,52%	2 071	3 244	5 116	18 053
Vansbro	0	5 538	3 337	-2 984			5 891	1,2%	-552	5 339	1,06%	2 082	2 984	4 596	15 000
Älvdalen	0	5 920	0	-2 413			3 508	0,7%	-329	3 179	0,63%	222	2 413	3 976	9 789
Delsumma	67 116	187 468	79 505	-57 396	0	0	276 693	55,2%	-24 822	251 871	50,2%	29 972	57 396	133 699	472 938
Landstinget		85 795			60 240	78 788	224 823	44,8%	24 822	249 645	49,78%			86 800	336 445
Totalsumma	67 116	273 263	79 505	-57 396	60 240	78 788	501 516	100,0%	0	501 516	100,0%	29 972	57 396	220 499	809 383

Landstinget sjukresor 2017					
Belopp i tkr	Resor via BC*	Linjetrafik Dalatrafik	Tåg/buss/tax i övr**	Resor med privatbil	TOTALT
Landstinget	86 800	5 500	2 000	3 500	97 800

* Ingår i driftbidragets servicetrafik

** Gäller resor utanför Dalarna

Landstinget

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Stråktrafik							
Busstrafik							
101	602 345	11 409	4,8	13 384 862	4 233 314	9 151 549	31,6%
102	396 016	7 170	3,9	9 136 413	2 345 627	6 790 786	25,7%
104	597 396	9 876	4,0	10 718 012	1 015 025	9 702 986	9,5%
111	244 235	4 790	2,8	5 700 194	1 371 476	4 328 719	24,1%
113	248 311	4 990	2,3	5 647 916	1 417 452	4 230 464	25,1%
121	1 097 127	18 007	6,8	19 928 589	2 705 855	17 222 734	13,6%
122	68 186	1 330	1,2	2 032 475	210 886	1 821 589	10,4%
131	238 498	4 218	2,0	4 718 251	850 278	3 867 973	18,0%
132	938 693	15 888	7,0	19 289 597	4 113 504	15 176 093	21,3%
133	215 020	3 685	1,6	3 954 656	299 269	3 655 387	7,6%
141	274 225	6 008	3,8	7 670 573	1 852 858	5 817 715	24,2%
142	223 946	3 623	2,2	4 440 418	411 899	4 028 520	9,3%
Delsumma	5 143 997	90 995	42,5	106 621 956	20 827 443	85 794 513	19,5%
Tågtrafik							
TiB				60 240 000		60 240 000	
Delsumma				60 240 000		60 240 000	
Total	5 143 997	90 995	42,5	166 861 956	20 827 443	146 034 513	12,5%

Avesta kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Tätortstrafik							
31	182 499	8 260	3,3	8 610 823	400 424	8 210 399	4,7%
32	38 864	1 197	0,7	1 068 640	32 585	1 036 055	3,0%
Summa	221 362	9 456	4,0	9 679 463	433 009	9 246 454	4,5%
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
201	334 096	7 419	3,4	7 608 850	83 175	7 525 675	1,1%
202	107 208	2 730	2,6	3 559 370	26 294	3 533 076	0,7%
203	34 864	1 026	1,8	1 736 887	8 681	1 728 206	0,5%
204	34 762	992	1,0	1 210 820	6 166	1 204 654	0,5%
0	0	0	0,0	509 942	0	509 942	0,0%*
Delsumma	510 930	12 167	8,7	14 625 869	124 315	14 501 553	0,8%
Mellankommunal trafik							
267	42 410	1 011	1,4	1 256 455	91 975	1 164 480	7,3%
Delsumma	42 410	1 011	1,4	1 256 455	91 975	1 164 480	7,3%
Summa	553 339	13 178	10,1	15 882 324	216 290	15 666 034	1,4%
Total	774 702	22 635	14,1	25 561 787	649 300	24 912 488	2,5%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	136 463	3 418	2,2	2 662 257		2 662 257	

* Flextrafik

Borlänge kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Tätortstrafik							
1	269 679	14 912	4,1	15 191 355	7 563 807	7 627 548	49,8%
2	235 062	10 244	4,9	11 760 423	5 130 159	6 630 265	43,6%
3	273 750	14 683	4,0	15 345 346	7 727 464	7 617 882	50,4%
4	115 850	4 585	1,1	4 350 943	1 919 394	2 431 549	44,1%
5	58 005	1 955	1,0	2 002 179	419 783	1 582 396	21,0%
71	4 186	120	0,0	78 864	38 054	40 810	48,3%
72	2 094	82	0,0	43 078	12 530	30 548	29,1%
73	3 038	103	0,0	65 420	32 935	32 485	50,3%
74	4 948	172	0,0	89 512	22 851	66 660	25,5%
601	0	0	1,7	1 105 545	353 042	752 503	31,9%
Summa	966 613	46 856	16,8	50 032 665	23 220 019	26 812 646	46,4%

Landsbygdstrafik							
Lokal trafik							
211	113 997	3 090	2,7	3 853 680	271 374	3 582 306	7,0%
213	168 348	3 360	1,5	3 535 564	401 892	3 133 672	11,4%
214	55 828	1 520	1,4	2 051 222	135 306	1 915 915	6,6%
0	0	0	0,0	3 945 702	0	3 945 702	0,0%*
Delsumma	338 172	7 970	5,6	13 386 167	808 572	12 577 595	6,0%
Mellankommunal trafik							
151	335 276	9 896	3,4	11 458 842	4 377 082	7 081 761	38,2%
152	373 307	9 258	3,5	11 566 697	4 179 562	7 387 136	36,1%
153	236 996	7 379	4,9	9 407 011	2 551 739	6 855 272	27,1%
154	145 731	3 824	1,8	4 533 871	1 166 442	3 367 429	25,7%
212	60 657	1 399	1,1	1 602 517	198 231	1 404 286	12,4%
215	19 343	413	0,5	665 627	49 925	615 702	7,5%
216	91 295	1 982	2,2	3 046 870	248 386	2 798 484	8,2%
217	33 995	788	1,2	1 482 822	15 031	1 467 791	1,0%
Delsumma	1 296 599	34 939	18,7	43 764 256	12 786 396	30 977 861	29,2%
Summa	1 634 771	42 908	24,3	57 150 424	13 594 968	43 555 455	23,8%
Total	2 601 384	89 764	41,2	107 183 089	36 814 988	70 368 101	34,3%

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	211 081	5 495	4,7	6 820 940		6 820 940	

* Flextrafik

Falu kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Tätortstrafik							
11	260 887	14 572	4,0	16 242 492	10 536 576	5 705 916	64,9%
12	161 771	8 188	3,0	9 239 458	3 827 664	5 411 794	41,4%
13	250 213	12 273	3,0	10 523 706	4 728 323	5 795 384	44,9%
14	121 634	4 560	2,0	4 418 875	1 325 354	3 093 521	30,0%
Summa	794 505	39 593	12,0	40 424 531	20 417 917	20 006 614	50,5%
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
39	10 995	178	0,0	145 184	16 250	128 934	11,2%
231	21 010	438	0,6	559 732	3 692	556 041	0,7%
232	25 328	421	1,0	635 090	0	635 090	0,0%
233	11 550	265	0,4	530 490	3 901	526 590	0,7%
234	15 042	369	0,8	889 587	6 321	883 266	0,7%
235	401 067	9 034	4,0	10 513 098	1 585 552	8 927 546	15,1%
236	210 046	4 024	1,9	4 659 693	642 242	4 017 451	13,8%
237	138 267	3 194	1,2	3 144 887	440 817	2 704 070	14,0%
238	113 441	2 582	1,0	2 359 416	285 714	2 073 702	12,1%
239	67 231	1 121	1,1	1 649 970	26 195	1 623 775	1,6%
240	20 986	460	0,4	470 596	6 236	464 360	1,3%
241	111 858	2 443	0,8	2 288 239	474 545	1 813 694	20,7%
242	188 063	4 695	2,1	5 555 895	1 248 216	4 307 679	22,5%
243	226 567	6 091	2,8	6 626 417	966 001	5 660 415	14,6%
244	60 900	1 584	1,2	2 037 177	196 184	1 840 993	9,6%
245	5 202	177	0,3	387 296	17 136	370 161	4,4%
246	85 741	1 996	1,7	3 172 976	586 690	2 586 286	18,5%
0	0	0	0,0	373 719	0	373 719	0,0%*
Delsumma	1 713 294	39 070	21,1	45 999 464	6 505 692	39 493 772	14,1%
Mellankommunal trafik							
151	260 232	7 681	2,7	9 929 867	5 006 233	4 923 634	50,4%
152	378 032	9 375	3,6	13 092 121	6 048 092	7 044 030	46,2%
153	211 589	6 588	4,3	9 107 716	2 855 397	6 252 318	31,4%
154	157 326	4 128	2,0	4 340 189	954 372	3 385 817	22,0%
350	50 095	923	1,0	1 073 709	41 696	1 032 013	3,9%
Delsumma	1 057 274	28 695	13,6	37 543 602	14 905 790	22 637 811	39,7%
Summa	2 770 568	67 765	34,7	83 543 065	21 411 482	62 131 583	25,6%
Total	3 565 073	107 358	46,7	123 967 597	41 829 399	82 138 197	33,7%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	235 033	5 355	3,9	4 649 464		4 649 464	

* Flextrafik

Gagnef kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
251	26 364	701	1,0	1 194 243	62 311	1 131 932	5,2%
252	39 310	994	1,0	1 344 116	80 515	1 263 601	6,0%
253	126 629	2 263	1,7	3 023 447	162 890	2 860 557	5,4%
254	24 514	637	0,6	675 942	17 940	658 002	2,7%
0	0	0	0,0	631 053	0	631 053	0,0%*
Delsumma	216 816	4 596	4,3	6 868 801	323 656	6 545 145	4,7%
Mellankommunal trafik							
215	39 032	833	1,1	1 343 183	100 744	1 242 439	7,5%
216	38 003	825	0,9	1 270 839	103 396	1 167 443	8,1%
255	31 026	809	0,7	938 486	72 555	865 931	7,7%
Delsumma	108 061	2 467	2,7	3 552 508	276 695	3 275 813	7,8%
Summa	324 878	7 062	7,0	10 421 309	600 351	9 820 958	5,8%
Total	324 878	7 062	7,0	10 421 309	600 351	9 820 958	5,8%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	36 674	793	0,7	818 423	0	818 423	

* Flextrafik

Hedemora kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons - antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Tätortstrafik							
401	0	0	0,9	489 205	177 548	311 657	36,3%
Summa	0	0	0,9	489 205	177 548	311 657	36,3%
Landsbygdstrafik							
Lokal trafik							
262	63 578	1 651	0,9	1 676 893	498 748	1 178 145	29,7%
263	127 986	2 853	2,5	3 524 755	597 715	2 927 040	17,0%
264	23 207	706	0,8	735 743	65 347	670 396	8,9%
265	232 290	4 849	3,7	5 598 866	606 186	4 992 680	10,8%
266	18 201	427	0,3	441 296	26 575	414 720	6,0%
268	26 764	722	0,9	913 258	55 381	857 877	6,1%
0	0	0	0,0	2 163 879	0	2 163 879	0,0%*
Delsumma	507 091	11 600	9,0	15 218 697	1 849 952	13 368 744	12,2%
Mellankommunal trafik							
261	35 809	853	1,2	925 018	71 802	853 215	7,8%
267	37 313	889	1,2	1 105 675	80 923	1 024 752	7,3%
374	20 181	412	0,3	363 011	28 647	334 364	7,9%
Delsumma	93 304	2 155	2,7	2 393 704	181 372	2 212 332	7,6%
Summa	600 395	13 755	11,7	17 612 400	2 031 325	15 581 076	11,5%
Total	600 395	13 755	12,6	18 101 606	2 208 873	15 892 733	12,2%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	137 081	3 026	1,9	2 545 898		2 545 898	

* Flextrafik

Leksands kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
271	40 426	1 179	1,3	1 460 541	15 402	1 445 140	1,1%
272	150 968	4 232	3,3	4 804 979	454 668	4 350 312	9,5%
273	34 433	1 000	0,9	1 112 639	41 459	1 071 180	3,7%
274	59 527	1 638	0,8	1 392 059	128 818	1 263 241	9,3%
275	83 935	2 004	1,3	2 002 250	93 000	1 909 250	4,6%
276	13 265	317	0,1	244 322	12 766	231 556	5,2%
277	27 346	846	1,0	1 248 553	70 761	1 177 792	5,7%
0	0	0	0,0	1 495 207	0	1 495 207	0,0%*
Delsumma	409 900	11 216	8,8	13 760 550	816 873	12 943 677	5,9%
Mellankommunal trafik							
255	68 295	1 781	1,5	2 065 808	159 710	1 906 098	7,7%
Delsumma	68 295	1 781	1,5	2 065 808	159 710	1 906 098	7,7%
Summa	478 195	12 996	10,4	15 826 358	976 583	14 849 776	6,2%
Total	478 195	12 996	10,4	15 826 358	976 583	14 849 776	6,2%
Ej öppnad linje trafik (skoltrafik)							
Summa	36 363	834	0,6	912 675		912 675	

* Flextrafik

Ludvika kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Tätortstrafik							
41	77 479	4 279	1,6	3 254 571	1 746 315	1 508 256	53,7%
42	42 699	2 128	1,0	1 769 854	639 461	1 130 393	36,1%
43	21 158	967	0,6	980 940	361 341	619 599	36,8%
501	0	0	1,0	656 572	324 227	332 345	49,4%
Summa	141 336	7 373	4,2	6 661 937	3 071 343	3 590 594	46,1%

Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
294	230 894	5 536	2,9	5 620 526	991 103	4 629 423	17,6%
295	274 325	6 816	2,2	5 760 435	996 399	4 764 036	17,3%
296	75 790	1 663	1,9	2 309 775	231 342	2 078 433	10,0%
297	193 129	3 492	2,2	3 983 388	535 290	3 448 098	13,4%
298	164 802	4 235	2,9	4 698 918	663 231	4 035 687	14,1%
299	8 978	237	0,4	382 292	4 776	377 516	1,2%
300	9 713	307	0,3	375 615	2 341	373 274	0,6%
0	0	0	0,0	2 029 043	0	2 029 043	0,0%*
Delsumma	957 631	22 286	12,8	25 159 993	3 424 482	21 735 510	13,6%
Mellankommunal trafik							
291	20 099	559	0,4	620 994	74 231	546 763	12,0%
292	6 898	152	0,3	284 241	6 714	277 527	2,4%
293	28 082	747	0,6	833 657	101 073	732 584	12,1%
Delsumma	55 079	1 458	1,3	1 738 892	182 018	1 556 874	10,5%
Summa	1 012 710	23 744	14,1	26 898 884	3 606 500	23 292 384	13,4%
Total	1 154 047	31 117	18,3	33 560 821	6 677 843	26 882 978	19,9%

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	188 466	4 508	5,2	5 250 939		5 250 939	

* Flextrafik

Malung-Sälens kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
209	4 571	64	0,2	198 556	55 380	143 176	27,9%
311	18 815	407	0,3	490 460	4 210	486 250	0,9%
312	17 248	336	0,1	340 059	6 093	333 966	1,8%
313	37 066	773	0,4	820 177	39 348	780 829	4,8%
314	50 256	1 218	2,2	2 271 267	68 458	2 202 809	3,0%
315	120 091	2 089	3,8	3 995 313	7 198	3 988 115	0,2%
316	41 117	702	1,0	1 251 448	2 392	1 249 056	0,2%
317	168 652	3 075	1,8	3 627 471	196 181	3 431 290	5,4%
0	0	0	0,0	465 685	0	465 685	0,0%*
Delsumma	457 815	8 664	9,7	13 460 437	379 260	13 081 177	2,8%
Mellankommunal trafik							
318	25 280	484	0,7	870 213	24 567	845 646	2,8%
Delsumma	25 280	484	0,7	870 213	24 567	845 646	2,8%
Summa	483 095	9 148	10,4	14 330 651	403 828	13 926 823	2,8%
Total	483 095	9 148	10,4	14 330 651	403 828	13 926 823	2,8%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	4 419	191	0,0	115 395		115 395	

* Flextrafik

Mora kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Tätortstrafik							
51	96 982	3 759	1,3	2 947 640	904 248	2 043 392	30,7%
52	95 192	2 799	2,0	3 050 944	369 423	2 681 521	12,1%
53	72 415	2 655	1,0	2 196 584	532 876	1 663 707	24,3%
54	71 857	2 656	0,5	1 705 077	495 187	1 209 890	29,0%
Summa	336 447	11 869	4,8	9 900 244	2 301 734	7 598 511	23,2%

Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
322	120 287	3 114	2,0	3 479 457	214 479	3 264 978	6,2%
323	153 867	3 341	1,7	3 576 286	535 289	3 040 997	15,0%
324	72 867	1 893	1,3	2 205 832	170 308	2 035 524	7,7%
325	69 082	1 285	1,0	1 340 616	32 601	1 308 016	2,4%
0	0	0	0,0	1 005 406	0	1 005 406	0,0%*
Delsumma	416 104	9 633	5,9	11 607 598	952 677	10 654 921	8,2%
Mellankommunal trafik							
321	49 870	1 273	1,7	2 035 701	84 039	1 951 662	4,1%
Delsumma	49 870	1 273	1,7	2 035 701	84 039	1 951 662	4,1%
Summa	465 974	10 907	7,6	13 643 299	1 036 716	12 606 583	7,6%
Total	802 421	22 776	12,4	23 543 544	3 338 450	20 205 094	14,2%

Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	40 439	855	0,6	874 772		874 772	

* Flextrafik

Orsa kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
341	33 461	826	0,7	1 042 015	87 532	954 483	8,4%
343	12 072	396	0,2	408 413	8 275	400 138	2,0%
344	29 245	926	1,2	1 420 253	57 470	1 362 783	4,0%
345	56 700	1 131	0,5	1 144 879	61 363	1 083 516	5,4%
0	0	0	0,0	733 990	0	733 990	0,0%*
Delsumma	131 479	3 279	2,6	4 749 550	214 639	4 534 911	4,5%
Mellankommunal trafik							
321	37 088	947	1,2	1 513 929	62 499	1 451 430	4,1%
Delsumma	37 088	947	1,2	1 513 929	62 499	1 451 430	4,1%
Summa	168 567	4 226	3,8	6 263 479	277 139	5 986 341	4,4%
Total	168 567	4 226	3,8	6 263 479	277 139	5 986 341	4,4%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	15 520	526	0,3	443 745	0	443 745	

* Flextrafik

Rättviks kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygdstrafik							
Lokal trafik							
351	248 544	5 295	2,9	5 593 598	588 946	5 004 652	10,5%
352	64 806	1 782	1,4	2 107 402	164 943	1 942 460	7,8%
353	38 544	1 005	1,6	1 755 930	50 805	1 705 124	2,9%
354	58 312	931	1,0	1 092 417	18 794	1 073 624	1,7%
355	64 537	2 212	1,5	2 051 945	203 513	1 848 432	9,9%
0	0	0	0,0	393 236	0	393 236	0,0%*
Delsumma	474 743	11 224	8,4	12 994 528	1 027 001	11 967 527	7,9%
Mellankommunal trafik							
350	77 432	1 427	1,6	1 660 585	64 450	1 596 134	3,9%
Delsumma	77 432	1 427	1,6	1 660 585	64 450	1 596 134	3,9%
Summa	552 175	12 651	10,0	14 655 113	1 091 451	13 563 662	7,4%
Total	552 175	12 651	10,0	14 655 113	1 091 451	13 563 662	7,4%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	28 641	753	0,3	502 889	0	502 889	

* Flextrafik

Smedjebackens kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
361	92 873	2 135	1,8	2 525 092	96 407	2 428 685	3,8%
362	55 748	1 213	0,7	1 293 214	46 921	1 246 293	3,6%
0	0	0	0,0	256 820	0	256 820	0,0%*
Delsumma	148 621	3 348	2,5	4 075 126	143 328	3 931 798	3,5%
Mellankommunal trafik							
291	103 546	2 880	2,0	3 052 943	382 425	2 670 517	12,5%
292	24 107	531	1,0	982 225	23 462	958 762	2,4%
293	59 824	1 591	1,3	1 746 622	215 319	1 531 304	12,3%
Delsumma	187 476	5 002	4,4	5 781 790	621 206	5 160 583	10,7%
Summa	336 097	8 350	6,9	9 856 916	764 535	9 092 381	7,8%
Total	336 097	8 350	6,9	9 856 916	764 535	9 092 381	7,8%
Ej öppnad linje trafik (skoltrafik)							
Summa	0	0	0,0	0		0	

* Flextrafik

Säters kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
371	51 489	2 012	1,0	1 677 096	533 352	1 143 743	31,8%
372	91 449	2 021	2,8	3 058 713	45 884	3 012 829	1,5%
373	88 931	1 901	1,7	2 386 645	61 210	2 325 435	2,6%
375	48 649	1 117	1,6	1 223 434	15 404	1 208 030	1,3%
0	0	0	0,0	1 065 445	0	1 065 445	0,0%*
Delsumma	280 518	7 051	7,2	9 411 333	655 851	8 755 481	7,0%
Mellankommunal trafik							
212	80 228	1 851	1,4	2 119 116	262 192	1 856 924	12,4%
261	15 773	376	0,5	407 773	31 627	376 146	7,8%
374	40 197	821	0,6	723 143	57 059	666 084	7,9%
Delsumma	136 198	3 047	2,5	3 250 032	350 878	2 899 155	10,8%
Summa	416 716	10 098	9,7	12 661 365	1 006 729	11 654 636	8,0%
Total	416 716	10 098	9,7	12 661 365	1 006 729	11 654 636	8,0%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	67 361	1 641	2,4	2 070 671	0	2 070 671	

* Flextrafik

Vansbro kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
380	184 739	4 140	3,4	5 552 710	314 928	5 237 783	5,7%
0	0	0	0,0	300 399	0	300 399	0,0%*
Delsumma	184 739	4 140	3,4	5 853 109	314 928	5 538 182	5,4%
Mellankommunal trafik							
318	99 742	1 910	2,6	3 433 465	96 932	3 336 534	2,8%
Delsumma	99 742	1 910	2,6	3 433 465	96 932	3 336 534	2,8%
Summa	284 481	6 050	6,0	9 286 575	411 860	8 874 715	4,4%
Total	284 481	6 050	6,0	9 286 575	411 860	8 874 715	4,4%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	83 676	1 820	1,8	2 081 756	0	2 081 756	

* Flextrafik

Älvdalens kommun

Ver.161108

Linje	Km	Tim	Fordons- antal	Total kostnad	Intäkt	Netto- kostnad	Kostnads- täckn %
Landsbygds trafik							
Lokal trafik							
391	22 572	432	0,3	501 684	15 404	486 280	3,1%
392	37 174	640	1,3	1 326 457	5 774	1 320 682	0,4%
393	24 592	586	0,8	981 486	27 270	954 216	2,8%
394	26 073	770	0,7	1 058 984	55 075	1 003 909	5,2%
395	23 619	451	0,7	703 783	11 777	692 006	1,7%
396	29 711	527	0,4	672 196	5 929	666 266	0,9%
0	0	0	0,0	796 969	0	796 969	0,0%*
Delsumma	163 741	3 406	4,2	6 041 559	121 231	5 920 328	2,0%
Mellankommunal trafik							
-	0	0	0,0	0	0	0	
Delsumma	0	0	0,0	0	0	0	
Summa	163 741	3 406	4,2	6 041 559	121 231	5 920 328	2,0%
Total	163 741	3 406	4,2	6 041 559	121 231	5 920 328	2,0%
Ej öppnad linjetrafik (skoltrafik)							
Summa	12 158	204	0,1	222 227	0	222 227	

* Flextrafik

Kostnad för Servicetrafik (som kräver tillstånd) Budget 2017

Belopp i tkr							
Restyp:	Färdtjänst	Skolresor	Särskole- resor	Omsorg- resor	Kommun resor	Korttids resor	Total
Avesta	3 001	1 310	1 532	3 742	14	176	9 774
Borlänge	6 467	1 904	3 203	6 394	68	91	18 127
Falun	11 265	2 656	3 777	7 485	123	0	25 306
Gagnef	2 451	282	1 542	1 434	538	0	6 246
Hedemora	2 765	1 194	1 778	3 961	26	4	9 726
Leksand	2 803	1 194	1 120	2 488	15	94	7 714
Ludvika	5 786	3 869	1 920	3 600	153	165	15 493
Malung-Sälen	2 352	2 034	669	1 153	23	4	6 236
Mora	1 984	1 551	771	4 260	36	0	8 602
Orsa	730	434	204	713	9	1	2 090
Rättvik	3 260	499	557	1 084	1 553	223	7 176
Smedjebacken	2 409	32	74	880	33	91	3 519
Säter	1 946	762	497	1 902	9	0	5 116
Vansbro	2 739	87	340	1 197	233	0	4 596
Älvdalen	1 720	443	1 077	724	12	0	3 976
Summa	51 676	18 250	19 061	41 017	2 846	848	133 699

Landstinget sjukresor 2017					
Belopp i tkr	Resor via BC*	Linjetrafik Dalatrafik	Tåg/buss/taxi övr**	Resor med privatbil	TOTALT
Landstinget	86 800	5 500	2 000	3 500	97 800

* Ingår i driftbidragets servicetrafik

** Gäller resor utanför Dalarna

4 Utveckling och marknadsföring

Under våren 2016 inledde Dalatrafik ett omfattande arbete med att kartlägga vår varumärkesposition eftersom vi gjort bedömningen att ett arbete med att förbättra positionen för varumärket var nödvändigt. Bedömningen grundade sig på flera olika signaler internt, från media, förare och resenärer och inte minst den årliga rikstäckande marknadsundersökningen "Kollektivtrafikbarometern" där Dalatrafiks marknadsandel och NKI-index sjunkit kraftigt och snabbt de senaste åren.

Arbetet kring varumärket inleddes med en omfattande analys av varumärkets nuvarande position ur flera perspektiv.

Alla aktiviteter som görs under 2017 ska ha sin grund i ovan nämnda arbete och bidra till att stärka varumärket. De kampanjer och informationsinsatser som planeras är allt från stora länsövergripande insatser till information på lokal nivå. Som vanligt kommer också trafikförändringar och tekniska nyheter att marknadsföras eller informeras om. Under 2017 kommer också arbetet med vår företagsförsäljning och vårt återförsäljningsnät att intensifieras.

I Dalarna finns ingen lokal kommersiell trafik. Den kommersiella trafiken går uteslutande över länsgräns till större orter i angränsande län eller längre. Detta medför att all kollektivtrafik i länet är mer eller mindre subventionerad och därmed upphandlad.

Grunden för all kollektivtrafik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för länets innevånare och näringsliv. Det är skälet till att det finns en lagstiftning om medborgarnas rätt till kollektivtrafik, precis som till sjukvård, daghem och skola, och att samhället är berett att bidra med medel för fortsatt drift. Transportsystemet ska även vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot människors transportbehov oavsett etnisk bakgrund och kön. Kollektivtrafik ska ses som en investering eftersom den genererar stora samhällsekonomiska vinster. Politiker och allmänheten ser ofta enbart toppen på isberget i form av kostnader i resultaträkningen medan de samhällsekonomiska nyttorna ligger dolda under ytan.



Figur 1 Isberget med samhällsekonomiska kostnader och nyttor

Kollektivtrafiken genererar varje år samhällsnytta för miljardbelopp. Dessa "osynliga" samhällsvinster framgår inte i Dalatrafiks resultaträkning. De positiva effekter som följer av ett ökat kollektivt resande kan ses i bilden ovan. Det handlar bl.a. om minskade sjukvårdskostnader genom färre trafikolyckor, mindre påkänningar på miljön, mindre trängsel på gatorna i våra större tätorter men även att de som inte har tillgång till egen bil kan ta del av samhällets utbud i form av skola, arbete och fritid.

5 Uppföljning och utvärdering

Trafikplaneringen i DT är ett tungt processtyrt arbete som i olika faser pågår året runt. Processen kan beskrivas i 4 olika delprocesser, analys och utvärdering, utveckling och effektivisering, trafikplanering och till sist verkställande. I samtliga delar kommer kommuner, landsting och trafikföretag att vara delaktiga. Före verkställande presenteras kommande års trafikering (trafikförsörjningsplan) för Regionens direktions för beslut. Utvärderingen av genomförda och pågående trafikförsörjningsplaner sker alltså kontinuerligt som en delprocess i arbetet med att ta fram kommande års planer.